

ISSN 2818-9892



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement**

**Le mardi 2 mai 2023 — Vol. 47 N° 9**

Étude des crédits du ministère des Transports et de la Mobilité durable : volet Transports et volet Société de l'assurance automobile du Québec

**Présidente de l'Assemblée nationale :  
Mme Nathalie Roy**

---

**2023**

## Commission des transports et de l'environnement

Le mardi 2 mai 2023 — Vol. 47 N° 9

### Table des matières

Transports	1
Discussion générale	1
Société de l'assurance automobile du Québec	
Discussion générale	39
Adoption des crédits	58
Adoption de l'ensemble des crédits	58
Documents déposés	58

### Intervenants

Mme Jennifer Maccarone, présidente  
M. François Jacques, vice-président

Mme Geneviève Guilbault  
M. André Albert Morin  
M. Etienne Grandmont  
M. Joël Arseneau  
M. Enrico Ciccone  
M. Yves Montigny  
M. Mathieu Lemay  
M. Paul St-Pierre Plamondon

- \* Mme Valérie Maltais, ministère des Transports du Québec
- \* Mme Greta Bédard, Société des Traversiers du Québec
- \* M. Éric Ducharme, Société de l'assurance automobile du Québec
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 2 mai 2023 — Vol. 47 N° 9

**Étude des crédits du ministère des Transports et de la Mobilité durable : volet Transports et volet Société de l'assurance automobile du Québec**

*(Neuf heures trente-quatre minutes)*

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

**Transports**

La commission est réunie afin de procéder de l'étude du volet Transports des crédits budgétaires du portefeuille Transports et Mobilité durable pour l'exercice financier 2023-2024. Une enveloppe de trois heures a été allouée pour l'étude de ces crédits.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**La Secrétaire :** Oui, Mme la Présidente. Mme Bogemans (Iberville) est remplacée par M. Bussière (Gatineau); Mme Gendron (Châteauguay) est remplacée par Mme Guillemette (Roberval); M. Rivest (Côte-du-Sud) est remplacé par Mme Jeannotte (Labelle); Mme McGraw (Notre-Dame-de-Grâce) est remplacée par M. Ciccone (Marquette); et M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin) est remplacé par M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine).

**Discussion générale**

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Parfait. Merci. Nous allons maintenant procéder à une discussion d'ordre général incluant les questions et les réponses. Et, puisque nous avons débuté nos travaux à 9 h 35 et qu'il y a une période de trois heures qui doit être consacrée à l'étude de ces crédits cet avant-midi, y a-t-il le consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de l'heure prévue?

**Des voix :** Consentement.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci beaucoup. Alors, je suis maintenant prête à reconnaître une première intervention de l'opposition officielle pour un premier bloc d'échange. Je vous rappelle que la longueur des réponses doit être généralement proportionnelle à la longueur des questions. M. le député de l'Acadie, la parole est à vous pour une période de 17 min 42 s.

**M. Morin :** Merci, Mme la Présidente. D'abord, je tiens à vous saluer et j'aimerais également prendre quelques instants pour saluer Mme la ministre. Bonjour. L'ensemble de vos collègues qui sont présents, fonctionnaires, personnel politique et, bien sûr, mes collègues des deux oppositions. J'aimerais également saluer particulièrement Mme Bédard, nouvelle PDG et, je pense, première femme à la tête de la Société des traversiers du Québec. Donc, bonjour, madame. Félicitations! Et, la deuxième, je la réserve évidemment pour l'ensemble de mes collègues qui sont en études de crédits avec moi.

Dans... pour les premières questions, le thème traite des voies réversibles du pont Pierre-Laporte. Et, en 2020-2021, l'idée d'une voie réversible sur le pont Pierre-Laporte a été évidemment rejetée, pas considérée par le gouvernement. Un de vos prédécesseurs disait à l'époque que ce n'était pas la solution pour permettre aux citoyens de la Rive-Sud de gagner du temps pour se rendre à leur travail. Mais on apprenait, en fait, la semaine dernière, que votre gouvernement possédait une étude datant de janvier 2020-2021 qui serait intitulée *Solution d'optimisation des liens existants* et qui parlerait de l'ajout d'une septième voie réversible sur le pont Pierre-Laporte et que ce serait souhaitable.

Donc, ma question est la suivante : Avez-vous une solution? Avez-vous cette étude? Avez-vous une solution documentée pour alléger le temps que passent les automobilistes sur les ponts à Québec? Mme la ministre.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je vais prendre aussi quelques instants, si on me le permet, pour saluer tout le monde. D'abord, mes premiers mots pour mes équipes, après un peu plus de six mois ensemble, assez rocambolesques, d'ailleurs... C'est un travail qui est rempli de tribulations, mais qu'on fait dans l'alacrité tous ensemble. On s'aime beaucoup. Alors, un grand merci à mes équipes qui sont ici, qui ont fait un travail quand même important, là, comme chacun des ministères, pour pouvoir renseigner adéquatement tous les collègues. Salutations à mes collègues de la partie gouvernementale, à mes collègues des oppositions, à vous Mme la Présidente, votre équipe, les équipes, les recherchistes et tous ceux qui ne sont pas ici, mais qui nous regardent à distance et qui ont participé.

Alors, à la question : Est-ce qu'on a des solutions documentées pour réduire... je pense, c'était ça, là, des... pour réduire la congestion sur les ponts ou le temps d'attente sur les ponts?, bien, Mme la Présidente, je vais essayer d'être concise, là, mais c'est parce que ça ne se résume pas juste à une réponse sur une septième voie potentielle sur le PPL ou sur un chantier ou un autre, là, on a un ensemble de chantiers qui sont en cours dans la capitale nationale, et je pense spontanément au réaménagement de la tête des ponts. Parce que, oui, l'achalandage sur les ponts... mais, même si on mettait une septième voie, il y aurait d'abord divers enjeux, que je pourrai peut-être détailler un peu plus, si le député reste sur ce sujet-là. Mais, de toute façon, il y a un effet de goulot d'étranglement pour les gens qui habitent ici. Là, on sait très bien que ce qu'on a appelé longtemps le spaghetti, du temps que j'étais dans la deuxième opposition, on appelait ça le spaghetti à la tête des ponts, les approches Duplessis, Henri-IV, tout ça arrive ensemble, boulevard Laurier. Alors, déjà, en réaménageant ça... et le chantier est en cours, là, il y a une présentation, et tout ça, à la satisfaction des citoyens, des journalistes. Et donc, déjà, en réaménageant, ça va nous aider à la fluidité sur les ponts.

**M. Morin** : ...récent, on disait que... on parlait de l'ajout d'une glissière sur le pont Pierre-Laporte qui était viable au niveau structurel. Ce seraient des experts du gouvernement qui l'aurait mis de l'avant, mais votre gouvernement l'avait rejeté à maintes reprises. Donc, est-ce que vous le considérez ou pas pour améliorer la fluidité de la circulation? • (9 h 40) •

**Mme Guilbault** : Oui. Bien, effectivement, l'étude à laquelle fait référence le collègue, c'est une étude de 2021 et ça fait partie... Puis je l'ai dit souvent, là, juste pour mettre en contexte, avec la foule d'études qui ont été faites, les fameuses 8 000 pages, il y a beaucoup, beaucoup de choses qui ont été étudiées, documentées, envisagées, exactement comme on avait toujours dit que ça se faisait, même s'il y avait du scepticisme de la part des oppositions, la réalité aujourd'hui, tout le monde est confronté au fait qu'effectivement ce travail-là se faisait.

Donc, l'étude d'une septième voie potentielle sur le pont Pierre-Laporte a été faite, mais il y a aussi des enjeux qui sont soulevés, là, si on lit au complet, il y a des enjeux qui viennent avec ça, et, entre autres, certains auraient peu d'effet sur les habitudes de déplacement, bon, ça, c'est une chose. Soulève des enjeux de capacité structurale, parce qu'il reste qu'il y a une question de DJMA aussi. Plus tu mets de voitures, donc plus il y a de voitures sur le pont par rapport à sa capacité... Soulève des préoccupations de sécurité routière : rétrécissement des six voies actuelles et des accotements déjà très étroits, ce qui les amènerait en deçà de la norme pour les autoroutes, provoquerait des enjeux de compatibilité avec la procédure à suivre pour les véhicules lourds lors d'épisodes de grands vents, rétrécissement des trottoirs de services qui peuvent occasionner plusieurs problèmes au niveau de la sécurité des usagers, des inspections de l'ouvrage et des suspentes. Les fameuses suspentes, qu'on est en train de changer, d'ailleurs, impliqueraient une diminution de la vitesse de 100 kilomètres-heure à 70 kilomètres-heure. Donc là, je ne veux pas prendre tout le temps, mais il y en a d'autres. Tu sais, il y a une complexité par rapport aux approches du pont.

Donc, il y a des enjeux qui viennent avec ça. Ce n'est pas une solution qui doit être vue de manière simpliste comme étant une panacée. On l'étudie, on la documente, mais ce n'est pas une solution miraculeuse, là, qui réglerait tous les problèmes.

**La Présidente (Mme Maccarone)** : M. le député.

**M. Morin** : Mais donc, la mesure, vous allez la mettre en place ou pas, ou vous êtes toujours au niveau des études, vous allez évaluer plus tard? Qu'est-ce que vous allez faire exactement? Parce que, là, il y en a une, étude. Je comprends que vous êtes en train de regarder l'ensemble de ça, mais, concrètement, pour aider la fluidité de la circulation, allez-vous mettre ça en place ou pas?

**Mme Guilbault** : Bien, actuellement, on continue d'étudier la chose, mais, tu sais, le même rapport auquel fait référence mon collègue dit que la solution est jugée viable au niveau structural, mais que «des essais aérodynamiques et des analyses structurales additionnelles seront certainement à prescrire et des travaux de renforcement pourraient possiblement être requis». Donc, comme je disais, là, non seulement ce n'est pas une panacée, mais ça ne se ferait pas du jour au lendemain. On ne peut pas ajouter une septième voie sur le pont Pierre-Laporte de la même façon qu'on met, par exemple, un UAB ou un... qu'on fait rouler un autobus sur un accotement d'autoroute, là, du jour au lendemain. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne, mais ça fait partie des choses qu'on continue d'étudier.

**M. Morin** : Parfait. Merci, Mme la Présidente. Donc, maintenant, sujet de l'heure, un incontournable, le troisième lien Québec-Lévis. Bien, évidemment, ça a fait couler beaucoup d'encre dans les dernières semaines. Le gouvernement de la CAQ l'a promis à plusieurs reprises, mais on est passé du plus gros tunnelier au monde à un tout autre projet, qu'on a de la difficulté à décrire. Donc, ce que j'aimerais savoir de la ministre concernant l'étude d'Union des Rives : Quand l'étude a-t-elle été commandée?

**La Présidente (Mme Maccarone)** : Mme la ministre.

**Mme Guilbault** : Oui. De quelle étude on parle? Parce qu'Union des Rives a fait plus d'un document.

**M. Morin** : Je vous parle de l'étude que vous avez concernant la construction du tunnel du troisième lien Québec-Lévis. Parce qu'on a parlé d'un tas de pages, on a parlé de différentes études. Moi, je voudrais savoir : Avez-vous une étude? Quand vous l'avez eue? Puis quel est le coût du projet?

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, Mme la Présidente, j'ai... on... il y a plusieurs documents qui ont été faits par Union des Rives. Donc, s'il pouvait peut-être me donner le titre du document ou la date de dépôt, souvent on a la date de dépôt sur la couverture, pour que je sache de quel document il me parle.

**M. Morin :** En fait, écoutez, je vous parle de l'étude qui fait état du troisième lien, du coût de cette étude, parce que vous nous avez dit que vous aviez reçu des études, vous étiez en train de lire des études. Moi, j'aimerais savoir, la dernière étude que vous avez reçue avec le coût puis la faisabilité du projet, c'est quoi, la date, puis c'est quoi, le coût du projet.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** OK. Donc, la dernière étude d'UDA, c'est le rapport synthèse, donc, auquel...

**M. Morin :** Bien, c'est-à-dire que le rapport synthèse, c'est la synthèse de l'ensemble. À un moment donné, là, vous avez dû recevoir une étude sur le troisième lien. Il y en a eu plusieurs, hein? Bon, la dernière, là, la dernière, la plus récente, avec le coût du projet, qui a fait en sorte qu'à un moment donné le gouvernement s'est réaligné, ça fait que c'est de cette étude-là dont je parle. Alors, vous l'avez sûrement reçue. Je veux savoir quand puis je veux savoir c'est quoi, le coût du projet.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** C'est... parce que... Bien, madame... je ne sais pas. Peut-être le député n'a pas pris connaissance comme tel du site Web, mais il y a plusieurs études d'Union des Rives sur le site. Alors, ce n'est pas compliqué, je lui demande juste de me dire le titre de... Il doit l'avoir, cette étude-là, s'il y fait référence. Juste me dire le titre, puis moi, je... on va la trouver.

**M. Morin :** Écoutez, indépendamment du titre, là, hein, vous avez dû recevoir une étude récemment avec le coût du projet. Parce que le coût du projet, le coût du projet le plus récent, là, bien, il doit avoir... il doit exister dans une étude. Moi, je veux savoir c'est quoi, le coût, puis dans quelle étude vous l'avez eu. Ça fait que la... que vous avez reçue, parce qu'à un moment donné c'est très difficile de savoir quel est le coût de ce projet-là. Alors, moi, c'est de cette étude dont je parle puis de ce coût-là.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bon. Bien, là, je ne peux pas m'empêcher d'émettre l'hypothèse que le député ne sait pas exactement à quelle étude il fait référence. Donc, je vais lui proposer une réponse. Et je pense que, peut-être, il fait référence à la synthèse générale du projet TQL, en date...

**M. Morin :** ...alors... Dans la synthèse...

**Mme Guilbault :** Bien, je pense, c'est moi qui l'aide en ce moment, là.

**M. Morin :** Dans la synthèse générale...

**Mme Guilbault :** Bien, c'est ça, c'est ce que je proposais tout à l'heure.

**M. Morin :** Vous l'avez reçu à quelle date? Puis ce que je veux savoir, c'est le coût du projet.

**Mme Guilbault :** Bon. Alors donc, c'est, justement, ce que j'étais en train de lui proposer, la synthèse générale du projet de TQL en date de mars 2023, version du 17 mars 2023. Donc, si jamais il veut aller regarder le site Web en question, ici, il est écrit, là, version du 17 mars 2023. Alors, ça, ça répond à une partie de la question.

L'autre partie, pour ce qui est des coûts... et, si je ne m'abuse, c'est ici qu'on a, page 121, là, le tableau avec les coûts qui ont été caviardés. Et là j'avais hâte qu'on aborde la question des coûts caviardés puis de tout ce qui se dit là-dessus. Mme la Présidente, je vais être très, très, très claire, là, puis peut-être aussi, si le député de Taschereau ou mes autres collègues veulent savoir, là, caviarder les coûts, ce n'est pas pour cacher, ce n'est pas un complot, ce n'est pas des manigances. J'ai tout mis sur le site Web, tout est public, Mme la Présidente. Si j'avais voulu cacher quelque chose, je l'aurais fait puis je n'aurais pas mis ça sur le site Web. Les coûts caviardés... J'aurais pu enlever le tableau du document, je l'ai laissé là. C'est parce que ce ne serait pas responsable, à ce stade-ci, de donner des évaluations de coûts qui, de toute façon, sont appelés à changer, le temps qu'on travaille adéquatement le projet, et qui sont des coûts associés à des projets qui, vraisemblablement, ne se feront pas, parce qu'on a resserré le projet pour un tunnel de transport collectif.

Alors, ce que j'ai dit et que je réitère, c'est qu'on va travailler comme il faut le projet, on va le conceptualiser, on va le planifier, on va le documenter, on va étudier les divers scénarios possibles dans un tunnel TC, et, au moment où on sera prêt à vous présenter le projet, il y aura une fourchette de coûts, puis, encore là, on va être très prudent,

parce que, ce que j'ai dit souvent sur l'influence sur les appels d'offres, je le maintiens, ça a une incidence sur les appels d'offres. Puis on gère tous les fonds publics, oui, le gouvernement, mais on est 125 élus ici, on devrait tous être préoccupés par la saine gestion des fonds publics.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député.

**M. Morin :** Alors, justement, Mme la Présidente, on est très préoccupés par la saine gestion des fonds publics, mais le gouvernement, quand il a des projets majeurs, quels qu'ils soient, donne à la population une estimation des coûts, et ça n'a rien à voir avec les appels d'offres. Alors, si on veut avoir de la transparence... et moi, j'en veux, alors je repose ma question à la ministre, parce que, là, je comprends de sa réponse, Mme la Présidente, que, là, il y a différents projets, il y a différentes études, il y a différents coûts. Donc, est-ce que la ministre sait où elle s'en va avec le troisième lien, d'abord?

Puis, deuxièmement, moi, je voudrais que le coût du projet... Puis on comprend ça, Mme la Présidente, les coûts, là, d'un projet, là, ça change puis ça change tout le temps. Ça, c'est correct, mais le gouvernement, avec un projet aussi important, doit quand même avoir une idée des coûts. Parce que, là, sinon, on est non seulement pas transparent mais on est vraiment dans le brouillard. Alors, ma question est la suivante : Ça coûte combien?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, j'ai déjà expliqué tout à l'heure qu'on n'est pas rendu à un stade de dévoilement des coûts. De façon générale aussi, Mme la Présidente, je veux rappeler à mon collègue que, pour les projets majeurs, donc ceux qui suivent un certain cheminement au PQI, normalement, on donne les coûts au moment où on a déposé le dossier d'affaires au Conseil des ministres. Donc, on a de toute façon une évaluation raisonnable du coût du projet. Parce qu'avant de déposer le dossier d'affaires il y a diverses étapes, des études d'opportunité, il y a le dossier d'opportunités, il y a toutes sortes d'étapes qui sont franchies, l'avant-projet, et compagnie, mais, au moment où on fait approuver au Conseil des ministres le dossier d'affaires pour les projets majeurs, donc 100 millions et plus, on est en mesure de dévoiler un coût.

Et, encore là, au moment où on dépose le dossier d'affaires, c'est le moment où on tombe en réalisation au PQI, donc on peut aller en appel d'offres, alors on donne une évaluation de coûts, mais on n'est même pas encore allé en appel d'offres. C'est pour ça que je vous explique que la logique veut qu'on reste prudent dans des fourchettes d'évaluation de coûts, même au moment où on dépose notre DA puis qu'on divulgue le montant évalué pour le projet. Mais, par la suite, on est tributaire de l'ouverture des enveloppes à la suite des appels d'offres. Alors, tout ça amène des variantes.

J'ai, quelque part ici, puis je pourrais la sortir, là... que mes collègues m'ont préparée, merci à mon cabinet, d'ailleurs je ne l'ai pas mentionné, mais j'ai des gens de mon cabinet aussi avec moi, donc... tu sais, des exemples de projets où on a donné des évaluations de coûts au moment où on faisait approuver le DA au Conseil des ministres, par exemple l'Île-aux-Tourtes, par exemple la ligne bleue, etc., et que, finalement, le coût a été différent, significativement différent, à la hausse ou à la baisse, malheureusement plus souvent à la hausse qu'à la baisse, on s'en doute. Donc, c'est ça, la réalité, Mme la Présidente, puis ce projet-là ne fera pas exception, probablement.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député, il vous reste...

**M. Morin :** Alors, merci, Mme la Présidente. Donc, est-ce qu'on peut affirmer, Mme la Présidente, que la ministre savait avant la campagne électorale qu'elle avait des doutes sur la faisabilité de l'engagement du troisième lien?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Pas du tout. Je n'étais même pas ministre des Transports à cette époque-là.

**M. Morin :** Oui, mais madame était vice-première ministre puis elle était au Conseil des ministres.

• (9 h 50) •

**Mme Guilbault :** Oui, et j'étais ministre de la Capitale-Nationale, donc j'ai toujours fait partie du projet, avec mon prédécesseur au ministère des Transports, mais je n'étais pas directement ici, dans le dossier. C'est ça que je veux dire. Je n'avais pas toute la même information que le précédent ministre des Transports. Et, de toute façon, que ce soit moi, ou le premier ministre, mon prédécesseur, ou n'importe quel candidat caquiste à l'élection, à la dernière élection, aucun d'entre nous n'a fait une élection et ne s'est engagé à faire le troisième lien en ayant à l'esprit qu'on devrait changer le projet aussi significativement par la suite. Jamais on n'aurait menti sciemment à nos électeurs.

**M. Morin :** Alors, Mme la Présidente, toujours sur le troisième lien, il y a un bureau de projet qui fonctionne. Combien coûte le bureau de projet par semaine?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, par semaine... Vous voyez, à date, il y a... c'est 1,8 million, je pense, la rémunération qu'on avait au...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** 1,6 million, la rémunération. Depuis quatre ans?

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Depuis 2018, c'est ça. Alors, 1,6 million en rémunération pour le bureau de projet. Le bureau de projet comme tel, c'est des gens qui sont sur le système de paie régulier du ministère, là, il faut quand même préciser ça. Donc, c'est des gens qui, de toute façon, travaillent au ministère du Transport et de la Mobilité durable, mais qui ont été affectés à temps plein au bureau de projet du troisième lien. Donc, l'équivalence ou... pas l'équivalence, mais, je veux dire, le salaire qui leur a été versé est de 1,6 million.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député.

**M. Morin :** Mais pas par semaine.

**Mme Guilbault :** ...

**M. Morin :** Alors, ça vous coûte combien... ça vous coûte combien par...

**Mme Guilbault :** Si on payait 1,6 million par semaine, on aurait une expertise...

**M. Morin :** Non, mais... C'est ça, mais ma question, c'est : Par semaine, combien ça coûte?

**Mme Guilbault :** Pardon?

**M. Morin :** Ma question, c'est, Mme la Présidente : Combien ça vous coûte par semaine, le bureau de projet? C'est ça, ma question.

**Mme Guilbault :** OK. Bien là, ça fait à peu près cinq ans, donc on va diviser par 260, là, semaines. 52 fois cinq, ça fait 260, ça? Ce ne sera pas long, on le calcule.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...

**M. Morin :** Oui, mais j'attends la réponse.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Il vous reste 50 secondes à vos échanges, M. le député.

**Mme Guilbault :** ...le ramener sur... par semaine. Mais c'est parce que, tu sais, ça peut varier aussi. Il n'y a pas eu le même... il n'y a pas eu le même nombre d'employés toujours, selon les semaines, il y a des gens qui sont arrivés, qui ont quitté. Alors, ça va nécessiter des manipulations comptables, Mme la Présidente, pour donner une réponse intelligente.

**M. Morin :** Parfait.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** 24 secondes.

**M. Morin :** Merci. Alors, je vais transférer le temps qu'il me reste dans le prochain bloc, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Parfait. Merci beaucoup. On cède maintenant la parole au député de Taschereau, pour une période de 40... 14 min 45 s plus 17 secondes.

**M. Grandmont :** Merci, Mme la Présidente. 40 minutes, je les aurais prises... qu'on aurait eu une belle conversation. Merci. Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, Mme la ministre. Bonjour aux collègues présents aujourd'hui. Bonjour aussi à votre personnel qui vous accompagne aujourd'hui. Je reconnais quelques visages là-dedans, je les salue particulièrement.

J'aimerais revenir, moi aussi, sur le troisième lien. Évidemment, on va en parler. La semaine dernière, la ministre a annoncé... en fait, pas la semaine dernière, mais la précédente, là, vous avez annoncé que la partie autoroutière était abandonnée, quelque chose qu'on demandait depuis longtemps. Le premier ministre a dit, lui, qu'il avait pris sa décision sans... d'abandonner ce tunnel-là sans connaître le coût d'un tunnel entièrement dédié, à 100 %, donc, au transport en commun, sans avoir vu les coûts, là, des projets. Il disait qu'il avait vu une étude... un résumé d'étude, une étude courte, je pense, qu'il avait... l'expression qu'il avait utilisée.

Donc, j'aimerais savoir comment la vice-première ministre et ministre des Transports a soutenu la prise de décision du premier ministre. Donc, on va revenir un peu sur la séquence, là. Vous, quand est-ce que vous avez reçu l'étude sur le troisième lien?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Encore une fois, je vais demander à mon collègue d'être plus précis. Quand on dit «l'étude», tu sais, il y en...

**M. Grandmont :** ...

**Mme Guilbault :** Le rapport synthèse?

**M. Grandmont :** ...le rapport synthèse. Moi, j'ai la version du 19 avril. Vous avez celle du 17 mars.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, j'ai les deux, là.

**M. Grandmont :** Mais, peu importe, celle que vous avez... celle que vous avez... qui vous a aidée à la prise de décision, quand est-ce que vous l'avez reçue?

**Mme Guilbault :** C'est celle-là ici, c'est ça. Bien, vous voyez, moi, je l'ai reçue, celle-là... Il est écrit : «Version du 17 mars», donc... c'est ça.

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça. En fait, j'ai... Parce que je me suis noté des dates, j'ai reçu tellement d'affaires, puis il y a eu tellement d'envois, vous vous en doutez, mais je l'ai reçue le 17 mars, cette version-là, que j'ai lue et annotée, et tout ça, qu'on a tous lue, et dans laquelle on a fait des changements. Et là ce n'est pas des changements qui dénaturent l'étude, là. De toute façon, c'est des ingénieurs qui font ça, on ne peut pas jouer là-dedans, politiquement, comme on veut. Donc, il y a eu des corrections, des choses comme ça, et ma dernière version, 31 mars.

**M. Grandmont :** Parfait. Donc, vous, vous me confirmez que c'est celle du 17 mars qui... que... la première fois où vous avez reçu, vous n'avez pas consulté des versions précédentes. Ce que je comprends, c'est celle du 17 mars, c'est peut-être la version 05. Celle-là, ici, c'est la version 06, elle est notée 06, là, un peu partout dans le document. Donc, les versions 01 à 04, vous ne les avez jamais consultées.

**Mme Guilbault :** Bien, c'est quoi, les versions 01 à 04?

**M. Grandmont :** Bien, ici, c'est la version 06. Version 06, que j'ai, moi, datée du 19 avril. Vous, vous avez la version du 17 mars. Je ne sais pas c'est la version quoi. Peut-être en haut des pages, là, vous regardez à l'intérieur, c'est écrit partout, là, «synthèse générale du projet en date du», puis version zéro quoi.

**Mme Guilbault :** Oui. Non, mais ça se peut. C'est ça, il y a eu plusieurs versions qui ont été corrigées, et tout ça, réorganisées. On a changé des choses, l'organisation de l'information dans la table des matières, et tout ça. Je sais, on a travaillé ensemble dessus. Donc...

**M. Grandmont :** Oui, donc... Mais la version du 17 mars, c'est la... c'est laquelle version? C'est la numéro combien?

**Mme Guilbault :** Ah! bien là, je... On sait-tu ça?

**Des voix :** ...

**M. Grandmont :** Ça doit être écrit dedans.

**Mme Guilbault :** Parce qu'il faut comprendre qu'essentiellement, Mme la Présidente, ça reste le même document, là. Quand on parle de version, c'est parce qu'on veut être rigoureux puis, tu sais, précis dans l'information, mais, comme je vous dis, c'est des documents qui sont basés sur des documents d'ingénieurs signés par des ingénieurs. Donc, il n'y a pas eu de modification substantielle de contenu ou... tu sais, qui change l'essence du document. C'était sur la forme, les modifications.

**M. Grandmont :** ...le 17 mars. Donc, il y a eu des versions précédentes à ça, vous ne les avez pas consultées. Est-ce que ce serait possible... J'aimerais avoir pas... non pas le contenu des études 01 à 04 ou 01 à... 01 à 05, en fait, là, nous, on a la version 06... Est-ce qu'on pourrait avoir la date à laquelle a été... les dates auxquelles ont été déposées au ministre responsable des Transports, j'imagine, que ce soit vous ou votre prédécesseur... les dates auxquelles les versions 01 à 05 ont été déposées, s'il vous plaît? J'aimerais avoir les dates de dépôt.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, peut-être une précision aussi, Mme la Présidente, là. Tu sais, ces documents-là, c'est un peu comme les poupées russes, tu sais, là-dedans, là... Parce que moi, j'ai lu toutes les autres études avant,

puis, encore là, toutes les études qui sont sur le site Web, puis il y a beaucoup de contenu puis il y a beaucoup d'éléments d'autres études qui ont été mis. Ce n'est pas pour rien qu'il s'appelle synthèse générale. Donc, il y a beaucoup de choses des autres études qui sont là-dedans. Puis ça, justement, effectivement, si tu veux lire juste un document, là, je pense que ça, c'est le meilleur à lire parce que tout est là. C'est pour ça, je vous dis, on a rapiécé beaucoup, puis les modifications d'une version à l'autre pour se rendre à 06, c'était beaucoup : Ajoutons ci, ajoutons ça, c'est intéressant. Alors, je veux... tu sais, c'est juste ça, le concept des versions.

**M. Grandmont :** C'est correct, mais moi, j'ai la version 06, vous, vous avez une version différente. Moi, j'aimerais avoir les dates auxquelles ont été déposées au ministère... au ministre des Transports ou à la ministre des Transports les versions 01 à 05. J'aimerais avoir les dates qui sont écrites là. Est-ce qu'on peut avoir ces dates-là, s'il vous plaît?

**Mme Guilbault :** Bien, moi, la première version que j'ai reçue, au retour de Noël, c'est le 27 janvier, mais je ne suis même pas sûre que ce soit le même document, en fait, c'est ça que je vous explique, là. Le 27 janvier, moi, j'ai reçu de l'information et c'était incomplet, alors on a redemandé...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça. Puis, ici, en passant, c'est ma sous-ministre adjointe qui s'occupe du troisième lien, entre autres choses, là. Donc... Et c'était incomplet. C'est là qu'on a eu des discussions avec les villes, et tout ça, pour pouvoir arriver avec le fameux document auquel je réfère avec les temps de parcours, et compagnie. Donc, c'est... tout ça a été évolutif. Alors, le moment où j'ai reçu quelque chose d'aussi complet que ça, ce n'est pas forcément le 27 janvier, mais là c'est au mois de mars, là, c'est à partir du mois de mars pas mal.

**M. Grandmont :** Je vous demanderais, si c'est possible, de nous transférer l'information prochainement sur la date de chacune des versions, 01 à 05. On comprend que vous en avez reçu une en janvier.

**Mme Guilbault :** Ah! bien, on les a, apparemment, les dates, ici.

**Une voix :** ...

**M. Grandmont :** V01, 27 janvier.

**Mme Guilbault :** Ah! il faut demander. Est-ce qu'on a le consentement?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...demander le consentement aux collègues. Est-ce qu'on a le consentement que la sous-ministre... Consentement?

**Une voix :** ...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Oui, tout à fait. Si vous pouvez vous présenter, puis après on vous donne la parole.

**Mme Maltais (Valérie) :** Oui. Pardon, désolée. Valérie Maltais, sous-ministre adjointe aux grands projets routiers et à la région métropolitaine.

Donc, première version, 27 janvier, c'est un squelette pour dire... sur lequel on monte le tout. Deuxième version, le 10 mars, puis le 17 mars et le 31 mars. Et, finalement, la version du 19 avril qui est publiée.

**M. Grandmont :** Merci. J'aimerais savoir quand est-ce que la ministre des Transports a rencontré le premier ministre, la date, là, quand est-ce qu'elle a rencontré le premier ministre pour lui partager les résultats de l'étude?

**Mme Guilbault :** Le 5 avril. Et on a même fait un gazouillis.

**M. Grandmont :** 5 avril. Lorsque la vice-première ministre a rencontré le premier ministre, quelle recommandation lui a-t-elle faite? Est-ce qu'elle lui a recommandé d'abandonner le tunnel autoroutier?

• (10 heures) •

**Mme Guilbault :** Bien, Mme la Présidente, là, il y a des conversations privées là-dedans aussi, là. Je ne suis pas certaine que tout le monde aurait envie qu'on relate le contenu des rencontres avec un et l'autre, mais la rencontre a porté sur le projet. Il y a eu plusieurs discussions. Je lui ai présenté le document, là, le fameux document, les temps de parcours, et tout ça, qui a été peaufiné par la suite pour le grand public, là, mais... donc, l'essentiel des données qui sont là-dedans. Il y a eu des discussions, et une décision a été... Il y a eu des rencontres aussi avec les collègues, et tout ça, et la décision a été prise sur la base d'informations factuelles et disponibles sur, entre autres, les temps de parcours et la répartition de l'achalandage depuis la pandémie.

**M. Grandmont :** Parfait. Le premier ministre a dit qu'il avait pris... c'est lui qui avait pris la décision d'abandonner le projet autoroutier et d'aller vers un tunnel entièrement dédié au transport collectif. Est-ce que vous lui avez fait des recommandations?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Ce sont des décisions qui se prennent en équipe. Et, quand le premier ministre dit que c'est lui qui prend une décision, c'est une évidence, c'est le premier ministre. Alors, ultimement, il prend toutes les décisions, dans le sens où il y a des discussions avec ses ministres, on a des discussions avec notre caucus, on en vient des décisions. Des fois, les décisions changent selon les... soit les éléments de contexte externes, selon les discussions qu'on a avec nos collègues. Je vous dirais que c'est monnaie courante, Mme la Présidente, comme dans tous les caucus, j'imagine.

**M. Grandmont :** Mais est-ce que vous êtes arrivée avec une proposition? Moi, quand j'ai des employés qui viennent me voir, j'aime ça, qu'ils arrivent avec des propositions, pas juste des : Je ne sais pas quoi faire. J'imagine que ce n'était pas votre état d'esprit. Vous êtes arrivée avec une proposition, au regard des études que vous aviez, qui étaient disponibles, que vous avez consultées et des recommandations de votre personnel, vous êtes arrivée devant le premier ministre puis vous lui avez dit : Voici l'état de situation. Est-ce que vous avez fait aussi une recommandation d'abandonner le tunnel autoroutier et de faire un tunnel entièrement dédié au transport collectif?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Je suis arrivée à la rencontre avec le document dont je parle. On a eu des discussions ensemble. Le premier ministre, tout comme moi, est une personne rationnelle, aime beaucoup les chiffres. Alors, on a regardé tout ça ensemble, on a évalué divers scénarios, on a eu des discussions, et éventuellement il y a une décision qui a été prise.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député.

**M. Grandmont :** Parfait. Je ne doute pas que le premier ministre aime bien les chiffres, et c'est pour ça qu'effectivement on était un peu surpris quand il disait que lui-même avait pris la décision sans avoir accès aux coûts. Donc, c'est bien que vous le souligniez. C'est quelqu'un de chiffres, c'est un comptable.

Dans la page 124, je reviens sur ce tableau-là, du tableau du même document, là, *Synthèse générale du projet TQL en date de mars 2023*. Vous connaissez les chiffres qui sont écrits ici, à la page 124. Vous, vous les avez vus. Si le premier ministre ne les a pas vus, vous, oui.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Moi je les ai vus, oui.

**M. Grandmont :** À quel moment vous, vous avez pris connaissance de l'estimé des coûts?

**Mme Guilbault :** Je ne sais pas si c'était dans ma version du 27 janvier ou si ça a été une des... Non, elle n'était pas là en... Ça fait que ça veut dire que c'est au mois de mars.

**M. Grandmont :** Parfait. Quand vous avez rencontré le premier ministre lors de cette rencontre qui a mené à la décision de ne pas faire le tunnel autoroutier et de faire un tunnel dédié au transport collectif, est-ce que vous lui avez mentionné les coûts?

**Mme Guilbault :** On a évoqué ensemble ce que j'ai dit le 20 avril dernier, quand j'ai fait la présentation, la mise à jour du projet, que notre évaluation, en ce moment, si on maintenait le bitube, tel qu'annoncé en avril dernier, on était autour de 9,5 à 10 milliards.

**M. Grandmont :** Parfait. Donc, vous lui avez mentionné le coût d'un tunnel autoroutier...

**Mme Guilbault :** De ce scénario-là.

**M. Grandmont :** ...qui était devenu très élevé, 9,5 à 10 milliards de dollars. Vous l'aviez mentionné aussi pendant la conférence de presse. Est-ce que vous lui avez mentionné le coût, comme vous connaissez les coûts, vous lui avez mentionné le coût du tunnel uniquement réservé au transport collectif?

**Mme Guilbault :** Bien là, honnêtement, là, si je vais être très, très factuelle, de mémoire, je ne crois pas. Mais c'est le 5 avril, là. On est rendu le 5 mai. Je ne sais pas, en tout cas. Alors, je ne pourrais pas jurer d'un oui ou d'un non. Je crois que non, à ma connaissance, non, puis ce serait conforme à ce que lui... à ce que lui a dit aussi. Je suis assez certaine qu'on n'a pas discuté des autres évaluations, là, les trois ou quatre autres dans le tableau auquel le député fait référence, mais qu'on a évoqué le 10 milliards, 9,5 à 10 milliards du bitube tel quel.

**M. Grandmont :** D'accord. Le premier ministre qui prend une décision très importante sur un projet d'infrastructure qui risque de coûter très, très cher, vous l'avez dit vous-même, c'est quelqu'un qui est très intéressé par les chiffres, vous n'avez pas souvenir que le premier ministre n'a pas demandé le coût d'un tunnel uniquement dédié au transport collectif. Il me semble que, moi, dans votre position, ça aurait fait comme : Voyons! Il ne m'en parle pas. Il me semble que j'aurais un souvenir de ça.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, c'est parce que je ne suis pas certaine que le député de Taschereau aborde la chose sous le bon angle. Tu sais, nous, on gouverne. On doit prendre des décisions par rapport à des éléments factuels. Et l'objet de la rencontre avec le premier ministre le 5 avril, puis plaçons-nous dans le contexte où ça fait des mois qu'on attend les fameuses infos à jour, moi, j'ai eu plusieurs versions, j'ai travaillé ça avec mes équipes, mais lui, il n'a pas eu les versions, là, donc lui avait hâte que je lui amène les fameux chiffres, les temps à jour, les données à jour sur l'achalandage post-pandémique, etc. Alors, ça a été ça, essentiellement, la discussion. Et, sur la base des graphiques, tu sais, les courbes, là, des heures de pointe, et tout ça... Puis lui s'intéressait aussi à la comparaison, justement, les temps de trajet de transport collectif versus en voiture, les gains potentiels en transport collectif versus en voiture, 71 %, 20 %... 37 %, je pense, en tout cas, bref, ça a été ça, essentiellement, la discussion.

**M. Grandmont :** Dans un projet d'infrastructure, d'habitude, les coûts, c'est une donnée factuelle assez importante, même si c'est un estimé, là. Puis, des estimés, on en a dans tous les projets. On peut parler d'Hippolyte-La Fontaine ou de n'importe quel projet, on a un estimé, puis, oui, c'est vrai que le coût peut varier.

Là, on avait un tableau avec quatre propositions. Vous rencontrez le premier ministre, il ne vous pose pas la question sur le coût, vous ne lui dites rien sur le coût, puis on décide de changer d'un projet autoroutier à un projet uniquement dédié au transport collectif sans évoquer le coût du projet de transport collectif. Et vous trouvez ça normal?

**Mme Guilbault :** Bien, j'ai dit très, très clairement et à répétition que, le projet de tunnel de transport collectif, on sait... on a décidé, sur le principe d'avoir un seul tunnel, qu'il allait y avoir du transport collectif dedans, ce qui nous ouvre énormément de possibilités. C'est peut-être ça aussi que n'a pas pris en compte le député. Mais imaginons-nous la discussion où on passe du bitube, où le transport collectif était à même des tunnels routiers, donc on était limité à des autobus, ça allait de soi que ça allait être des autobus puis des voitures dans chaque tunnel, et là on tombe dans un tunnel de transport collectif dédié. Alors là, tout est possible. On n'est pas limité aux autobus.

Alors, j'imagine que le député est conscient qu'un tunnel dans lequel on mettrait uniquement des autobus versus un tunnel où il y aurait uniquement, mettons, un tramway, versus un tunnel où il y aurait un métro, versus un tunnel où il y aurait REM, on n'est pas du tout dans les mêmes projets, on n'a pas les mêmes évaluations de coûts. La prochaine étape, c'est ça que je me tue à répéter, la prochaine étape, c'est de le documenter convenablement, et une fois qu'on aura le meilleur projet en termes d'achalandage, de retombées, d'effets structurants pour nos deux régions, on pourra faire l'évaluation du coût. C'est ça, la séquence normale quand on fait un projet d'infrastructure.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...M. le député.

**M. Grandmont :** Pardon? 20 secondes?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Il vous reste 17 secondes.

**M. Grandmont :** Je voudrais juste savoir : Ils viennent d'où, ces coûts-là, en fait? Parce que c'est quand même ça qui sert de base au choix, à la décision. C'est l'étude qui a été faite par l'union des deux rives. Comment, ces coûts-là, vous pouvez les utiliser pour prendre des décisions si vous jugez que c'est trop préliminaire pour être dévoilé publiquement?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...nous allons procéder au prochain bloc, et la parole est au député de l'Acadie.

**M. Morin :** Merci, Mme la Présidente. Bien, justement, continuons à parler des coûts, Mme la Présidente. Il y a un bureau de projets. On va avoir, évidemment, le chiffre, éventuellement, sur combien ça coûte par semaine. Mais ce bureau-là de projets travaille constamment à un projet de lien entre les deux rives. Quand vous parlez des coûts, et que vous avez rencontré le premier ministre, et que le projet a changé, il est difficile de penser qu'il n'y a aucun coût qui a été évoqué.

Donc, moi, ce que j'aimerais savoir, Mme la Présidente, c'est : Dans ces réunions-là, avec le premier ministre, est-ce qu'il a été question des coûts? Quels sont les coûts? Puis est-ce que la population du Québec pourrait avoir accès ou connaître les coûts qui sont envisagés pour cette nouvelle mouture d'un troisième lien?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, le député d'Acadie reprend exactement la question du député de Taschereau. Bien, c'est... Non, mais exactement, le député de Taschereau peut peut-être le prendre comme un compliment.

Mais donc... Alors, je l'ai dit, on a eu une rencontre avec le premier ministre le 5 avril, où l'objectif principal — principal — était d'enfin lui présenter les données à jour. Tu sais, on a tous fait la campagne ici, là. Rappelez-vous, jour après jour, le premier ministre se faisait demander : Le troisième lien, les études sont où? C'est quand? Il dit : On attend les études à jour. Or, pour avoir les données à jour sur un échantillon représentatif, donc l'année 2022 au complet, on les avait début 2023. 27 janvier, il nous manquait du stock. On a parlé aux villes. 31 mars, j'ai eu mes données finales. 5 avril, je rencontre le PM et là je lui présente.

Lui, ça fait des mois qu'il attend ça, là, quand... Puis ce n'était même pas moi. Quand on a commencé à dire qu'on mettait à jour, ce n'était même pas encore moi qui étais aux Transports, c'était encore mon... l'actuel ministre de la Sécurité publique. Alors donc, lui avait hâte de voir ces données-là. Donc, essentiellement, la rencontre a porté là-dessus, les nouvelles données sur les temps de parcours, et compagnie.

• (10 h 10) •

**M. Morin** : Puis, dans cette rencontre-là, vous avez parlé des temps de parcours, mais vous n'avez pas parlé du coût de construction, d'un échancier d'un trajet, rien de ça n'a été évoqué. Alors, vous avez rencontré le premier ministre puis vous lui avez dit : Bien, on a un nouveau portrait de l'achalandage, on change le projet.

**Mme Guilbault** : Bien, le coût qui a été évoqué, je l'ai dit tout à l'heure, là, je lui ai dit que, dans nos évaluations d'aujourd'hui, sur un projet concret de bitube routier dans lequel on ferait passer des autobus, on était à 9,5, 10 milliards, parce que je l'ai dit aussi le 20 avril quand j'ai fait la mise à jour, là, c'est un des facteurs qu'on a pris en compte aussi dans la décision, le coût, qui était quand même rendu élevé, on partait de 6,5 l'an dernier puis on était à au moins 3 milliards de plus l'année suivante. Mais ça, c'est parce qu'on avait un projet précis, concret, un bitube routier avec des autobus. À partir du moment où tu décides d'avoir un tunnel dédié aux transports collectifs, il y a plein de scénarios qui s'offrent à toi. Alors, le prix varie en fonction de... du tracé, mais surtout du mode qu'on va faire passer dedans.

**La Présidente (Mme Maccarone)** : M. le député.

**M. Morin** : J'en conviens, Mme la Présidente. Sauf que, si on reprend votre rencontre avec le premier ministre, quand vous lui parlez du coût, et là vous trouvez que le coût est trop élevé, vous changez de projet, donc il y a... c'est tout, hein? Ça finit là. Donc, il n'y a aucune discussion sur la possibilité d'un nouveau projet, d'un tracé, d'un moyen de transport dans le lien, puis des coûts possibles. Il n'y a rien de ça qui est évoqué, rien. Vous changez juste de projet, mais vous ne savez pas dans quoi vous vous engagez. Puis tout ce que vous dites, c'est : Bien, éventuellement, il va y avoir des études. C'est comme ça que ça s'est passé?

**La Présidente (Mme Maccarone)** : Mme la ministre.

**Mme Guilbault** : Bien, ce n'est pas ça que j'ai dit, Mme la Présidente, là. Il ne faut pas mélanger les choses. Il me parle de dimension des coûts. Ce que je lui ai dit, c'est que, sur les coûts, on a parlé de l'évaluation actuelle du bitube de l'an dernier, qui avait augmenté d'au moins 3 milliards, mais il y a une foule de choses qui ont été abordées, essentiellement les fameux chiffres. Le document, là, je suis certaine qu'il l'a, là, ce document-là, là, avec les graphiques, et tout ça, que j'ai présenté. Et, à partir du moment où... quand on... à partir du moment où on a pris la décision de faire un tunnel de transport dédié, bien là on se disait ensemble, puis avec nos équipes proches, là, on était quelques-uns, et avec nos collègues : Bien, à partir du moment où tu as un tunnel dédié, il y a plein de scénarios. On n'est plus limité à des autobus. Donc, ce n'est pas... ça ne veut pas dire : On passe d'un bitube routier avec des autobus à un seul tube avec des autobus. Ce n'est pas ça, là.

Maintenant, il y a plein de choses. Alors, lui et moi avons convenu que, là, on va le travailler, on va... Tu sais, il y a diverses possibilités de tracés aussi, oui, de la Rive-Sud à la Rive-Nord, mais les sorties peuvent arriver à divers endroits : il y a la connexion avec le tramway à Québec, il y a le mode aussi qui peut être très déterminant en termes d'incitation à utiliser le transport collectif pour susciter de l'achalandage. Alors, il y a diverses choses, les retombées économiques, et tout ça. Alors, il y a plein de choses qui doivent être évaluées, puis, au moment où on aura fait des choix qui seront les plus structurants et rentables pour nos régions, on va être prêt à faire une mise à jour aussi transparente que la dernière que j'ai faite le 20 avril.

**M. Morin** : Alors, Mme la Présidente, si j'ai bien compris, le premier ministre, la semaine dernière, évoquait la possibilité d'un métro dans le troisième lien de transport collectif. Est-ce que vous avez des choses que vous avez discutées avec lui? Est-ce qu'il y a des études là-dessus? Est-ce que ce projet-là, de métro, est en train de se concrétiser?

**La Présidente (Mme Maccarone)** : Mme la ministre.

**Mme Guilbault** : Bien, je l'ai dit tout à l'heure, il y a... tout est possible dans le tunnel. Tout ce qui peut... En 2023 et dans les prochaines décennies, tout ce qui existe comme mode de transport collectif, efficace, moderne qui peut passer dans un tunnel est théoriquement disponible, est théoriquement possible. Puis, ça, je l'ai dit souvent ici, là : moi, j'ai grandi sur la Rive-Sud de Québec, puis j'allais à l'école sur la Rive-Nord, puis là j'habite sur la Rive-Nord. Bref, je l'ai utilisé, moi, ce transport-là. Les ponts, je les ai pris, l'autobus, je l'ai pris. Et on a toujours eu les autobus avec les transferts. Et là on va avoir un tramway à Québec, donc ça va changer la donne. Mais, dans un tunnel sous terre,

il y a beaucoup, beaucoup de choses qui sont possibles. Alors, il faut prendre le temps de l'analyser, et on va choisir ce qui est le plus adéquat, rentable et structurant pour nos deux régions.

**M. Morin :** Sauf que, Mme la Présidente, présentement, est-ce que votre bureau de projets, puis quand vous avez parlé au premier ministre, est-ce que vous avez évoqué la possibilité d'un métro du centre-ville, par exemple, de Lévis au centre-ville de Québec pour traverser dans le troisième lien? Ma question, elle est claire et précise.

**Mme Guilbault :** Oui, elle est claire. Bien, la... ma réponse était tout aussi claire, là. J'ai dit que tout est possible. J'ai même nommé, tantôt. J'ai dit : Les autobus, c'est possible, électriques, évidemment. Je dis : Un tramway, c'est possible, un métro c'est possible, un REM, c'est possible. On a le REM qui s'en vient, sur la Rive-Sud, là, on va voir. Et donc... Et, s'il y a autre chose qui existe, tu sais, tout est possible en ce moment. C'est ça, la beauté de ça, là. On a un tunnel vierge en ce moment et on peut mettre ce qu'on veut dedans, contrairement au bitube, où on était limité aux autobus.

**M. Morin :** Bien, en fait, moi, ma compréhension, Mme la Présidente, c'est qu'il n'y a pas de tunnel. Donc, on va voir s'il va y en avoir un un jour.

Maintenant, le premier ministre parlait d'un métro. Est-ce que c'est quelque chose qu'il a évoqué avec vous?

**Mme Guilbault :** Bien, je viens de dire... je viens juste de dire plus d'une fois que le métro fait effectivement partie des possibilités de ce qui peut passer dans le tunnel.

**M. Morin :** Trajet centre-ville de Lévis à centre-ville de Québec, est-ce que c'est également une possibilité qui fait partie du projet?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est non seulement une possibilité, mais ça a toujours été l'objet du projet, relier les deux centres-villes.

**M. Morin :** D'accord. Donc, je comprends que, présentement, dans les carnets d'études, il n'y aurait pas de troisième lien via l'île d'Orléans.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Actuellement, on n'a pas de projet de troisième lien via l'île d'Orléans, non.

**M. Morin :** Est-ce que c'est un projet qui pourrait être évalué par le bureau de projets? Est-ce que c'est quelque chose que vous avez dans vos carnets que vous évaluez?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est un projet qui a déjà été évalué à une certaine époque, là. Quand on est arrivés en 2018, on a travaillé là-dessus, un scénario à l'est, mais, après, rapidement, on s'est concentrés sur centre-ville à centre-ville. Donc, non, actuellement, on ne travaille pas sur un projet à l'est.

**M. Morin :** Parfait. Maintenant, il y a un projet du pont pour l'île d'Orléans. Quel est l'échéancier du projet? Quel est votre plan? Et quels sont les moyens d'atténuation que vous allez mettre en place pour assurer la circulation entre la terre ferme et l'île d'Orléans?

**Mme Guilbault :** Là, il me parle du pont de l'île d'Orléans, là, qui va être livré en 2028?

**M. Morin :** Exactement. C'est en plein ma question. C'est ce que je viens de demander, Mme la Présidente.

**Mme Guilbault :** Oui. Ah! bien, c'est ça, oui, on est rendu au mois d'août 2028, si ma mémoire est bonne, pour la livraison, parce qu'il y a eu... On était en... Bien, d'abord, c'est un libéral qui me pose la question. Je vais quand même mentionner que, quand on est arrivés en 2018, les libéraux avaient toujours prétendu qu'il serait prêt en 2024, je pense... en tout cas, ce n'est peut-être pas... on va rester dans la politique, 2024 ou 2025, mais on a découvert que ça avait toujours été prévu en 2027. Les libéraux ne s'en n'étaient pas vantés. Alors, on a dû annoncer que, finalement, ce serait en 2027. Mais, à cause d'un certain nombre d'enjeux, entre autres, on a dû prioriser certains projets d'urgence, notamment l'Île-aux-Tourtes, et donc il y a eu une grève, et tout ça, alors, finalement, on est rendu au mois d'août 2028.

**M. Morin :** Et quels sont les coûts pour le projet?

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Bon, bien, on me dit que, vous voyez, le pont de l'île d'Orléans, comme l'Île-aux-Tourtes, d'ailleurs, on le fait en mode alternatif et donc, là, on ne donne pas les montants jusqu'à ce qu'on ait signé le contrat, terminé l'appel d'offres. C'est prévu comme ça.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député.

**Mme Guilbault :** Ce qui est une saine façon de fonctionner, quant à moi.

**M. Morin :** Oui. Ça, je comprends. Mais vous avez quand même dû budgéter un montant si vous avez fait un appel d'offres. Je veux dire, vous ne pouvez pas avoir un projet majeur puis dire : On n'a aucune idée de ce que ça va coûter.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** C'est ça, bien, c'est confidentiel. On me confirme que ça n'a jamais été dévoilé, c'est prévu comme ça. Mais évidemment que, quand le contrat... quand l'appel d'offres va être terminé... comme je l'ai fait, d'ailleurs, avec l'Île-aux-Tourtes dernièrement, le 2,3 milliards, au moment où on a signé le contrat...

• (10 h 20) •

**M. Morin :** Maintenant, Mme la Présidente, j'aimerais parler de transport collectif, parce qu'il y a des centaines de milliers de Québécoises puis de Québécois qui utilisent le transport collectif chaque jour, en fait. Dans le budget, cette année, à la page E.34, il y a un montant pour la relance du transport collectif 2022-2023, on parle de 200 millions, et 2023-2024, encore un... environ 200 millions. Mais, par la suite, dans le document budgétaire, il n'y a plus rien. Est-ce que le financement va s'arrêter en 2024?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Il me parle du 400 millions au budget?

**M. Morin :** Exact. C'est à la page E.34 du budget.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, c'est ça, je n'ai pas mon budget. Il doit être dans... Mais, de toute façon, c'est ça, je sais à quoi il fait référence, là, c'est le 400 millions d'aide d'urgence qu'on a ajouté au budget. Et je me permets de dire que ce 400 millions là porte le total de notre aide d'urgence au transport collectif depuis la pandémie à 2,1 milliards. 2,1 milliards. Pas un prêt, là, une subvention, de l'aide d'urgence, 2,1 milliards.

Et, juste pour dire, là, tu sais, je suis allée en France l'autre fois, et puis eux aussi ont eu des problèmes d'achalandage en pandémie comme tout le monde, quand on est confinés, et eux ont reçu un prêt de l'État pour subvenir à leurs besoins puis survivre en attendant que l'achalandage revienne. Un prêt, tu sais, en France, là, mobilité... Paris, mobilité très avancée. Donc, juste pour vous dire qu'on est généreux ici.

Puis, avec tout ça, avec le 2,1 milliards, on est rendu à financer à peu près 50 %, le gouvernement du Québec, du transport collectif au Québec. Donc, je pense que c'est important de mettre ça en contexte, parce que je serais curieuse de savoir quelle autre nation subventionne et finance aussi généreusement le transport collectif que notre nation du Québec.

**M. Morin :** ...pas la France.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Il vous reste quatre minutes, M. le député.

**M. Morin :** Merci, Mme la Présidente. Sauf qu'après il n'y a plus rien. Puis, malgré l'argent que vous avez investi, il y a encore un manque à gagner puis il y a une diminution de services, donc, après 2024. Et le budget de l'État est déficitaire.

Donc, après 2024, est-ce que vous allez injecter à nouveau de l'argent? Quels sont vos plans? Est-ce que vous allez augmenter le déficit? Comment allez-vous vous assurer que le transport collectif, qui est essentiel, va continuer de bien fonctionner?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Donc, c'est ça. Alors, Mme la Présidente, 2,1 milliards de dollars, mais c'est vrai qu'on se retrouve toujours dans une situation où, à chaque fin d'année budgétaire, quand les municipalités doivent boucler leur budget, ils disent qu'ils manquent d'argent. Donc, je l'ai dit, là, on finance déjà pas mal à 50 %. Est-ce qu'on doit financer plus? Je pense qu'il faut réfléchir comme il faut. Chacun a sa partie des devoirs à faire.

C'est pour ça que j'ai amorcé, au mois de mars, une tournée de consultation sur le financement du transport collectif, parce que j'ai bien l'intention qu'on règle ce problème-là de manière intelligente, durable, réfléchi, consensuelle et qu'on puisse avoir une entente, idéalement, sur cinq ans. Mon but, c'est, cet automne, d'avoir un cadre quinquennal de financement du transport collectif sur cinq ans qui nous place à l'abri de ces plaintes cycliques dans les médias et ailleurs et qui sera moins pénible pour les municipalités elles-mêmes, au premier chef, et aussi pour le gouvernement. Donc, tout le monde va être plus heureux comme ça.

**M. Morin :** Donc, votre plan pour assurer la pérennité des infrastructures puis du transport collectif, il n'est pas encore en place. Vous continuez vos consultations. C'est ce que je comprends?

**Mme Guilbault :** Bien là, s'il me parle de... C'est parce qu'il y a deux choses, là. Je pensais qu'il me parlait de l'exploitation, mais, s'il me parle des infrastructures, c'est autre chose. Mais les investissements dans les infrastructures de transport collectif, monsieur... Mme la Présidente, là, sont très, très, très importants. Vous voyez, je les ai ici, là. Tu sais, ça a augmenté continuellement depuis que la CAQ est au pouvoir, les investissements en développement des réseaux, finalement, en infrastructures de transport collectif, avec, entre autres, les dépassements de coûts, justement, dont je parlais tantôt, qu'on assume pour pouvoir aller de l'avant avec la ligne bleue, avec le tramway de Québec, avec... On met aussi... On fait avancer, tranquillement, le transport à Gatineau, avec les projets structurants à Laval, avec le REM de l'Ouest, le REM de l'Est, qu'on est en train de faire avancer aussi, éventuellement le REM de la Rive-Sud.

Alors, on met énormément d'argent en transport collectif. On avait augmenté de 88 % les investissements pendant notre premier mandat par rapport au mandat précédent des libéraux. Là, il faudrait que je recalculer mon 88 % avec le dernier budget. Mais, déjà, quand même, on est extrêmement plus vigoureux en investissements en infras de transport collectif que le précédent gouvernement.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**M. Morin :** Bien. Alors, parlons-en, justement, des infrastructures : transport collectif, possibilité d'électrification, avancement sur le boulevard Taschereau à Longueuil. Quel est l'avancement des travaux dans ce projet-là?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre. Il vous reste une minute à vos échanges.

**Mme Guilbault :** Oui. Il me parle de... je pense qu'il me parle de la ligne jaune, bien, c'est ça, dans le prolongement, là, donc, moi, ce que moi, j'appelle le REM de la Rive-Sud, alors, ça avance. Il y a des études qui avaient été faites par la Caisse de dépôt à l'époque, diverses discussions qui avaient eu lieu, rien de vraiment public. Mais ce que je peux dire, c'est que, moi, j'ai eu diverses rencontres déjà là-dessus avec les élus de la Rive-Sud, avec la caisse et avec mes équipes, et le projet avance, et je compte faire en sorte qu'il avance encore plus bientôt.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** 40 secondes, M. le député.

**M. Morin :** Donc, vous avez eu combien de rencontres, vous avez dit, avec les maires et mairesses des villes de la Rive-Sud pour ce projet-là?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est que j'en ai eu plusieurs. Tu sais, souvent... Mettons, j'ai eu des rencontres sur le transport collectif avant Noël, j'ai eu des rencontres sur des factures de la RTM. J'ai eu plein de rencontres à l'intérieur desquelles on abordait le sujet, donc, soit avec des tables de préfets, avec des gens. J'ai eu des rencontres spécifiques avec la mairesse de Longueuil. J'ai eu une rencontre spécifique avec la mairesse de Brossard. J'ai eu une rencontre avec ma collègue la ministre responsable de la Montérégie, députée de Verchères. J'ai eu au moins une, peut-être deux rencontres avec la caisse sur le REM de la Rive-Sud, en tout cas, au moins une, mais sûrement deux, mais, avec la caisse, on se rencontre souvent, et, encore là, ça revient sur le sujet aussi.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...la ministre. Nous allons maintenant poursuivre avec le député des Îles-de-la-Madeleine. La parole est à vous.

**M. Arseneau :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci, Mme la ministre, de vous prêter à cet exercice qui est fort pertinent pour nous puis pour l'ensemble des citoyens qui nous écoutent. Merci à ceux qui vous accompagnent et à mes collègues des oppositions. J'aimerais, à mon tour, revenir sur la question du troisième lien et du rapport synthèse que vous avez déposé il y a quelques semaines. J'aimerais savoir, tout d'abord, juste pour récapituler... Parce qu'on a entendu beaucoup de choses ce matin déjà, et il y a certains passages qui me semblent presque surréalistes. Mais je voudrais... Si vous aviez à résumer, là, ce que vous avez tiré du rapport synthèse qui vous permet de mettre de côté pour de bon le projet de lien sous-fluvial autoroutier, est-ce que c'est essentiellement la question des temps de parcours, l'achalandage? Est-ce que les coûts pèsent également dans la balance? Est-ce que le facteur environnemental, le transfert modal... en termes de pourcentage, prendre une décision comme celle-là, qui n'est pas mineure?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, tous les éléments que vient d'évoquer mon collègue des Îles-de-la-Madeleine ont été pris en compte. Il me recense essentiellement tout ce que j'ai dit comme éléments de contexte à ma présentation du 20 avril, alors c'est très juste : les données sur l'achalandage, sur les temps de parcours, sur la répartition, les courbes de répartition de l'achalandage, le coût qui était rendu à 9,5 à 10 milliards et le facteur environnemental qui a toujours été, de toute façon, à l'origine de notre volonté d'avoir une place pour le transport collectif, dans un contexte aussi où on avait reçu un rapport sur la qualité de l'air dans Limoilou, qui a été aussi pris en compte, alors tout ça.

**M. Arseneau :** Mais, si vous voyez un argumentaire basé sur ces éléments-là dans le rapport synthèse, quels sont les éléments du rapport synthèse qui vous permettent de dire que de construire un lien dédié entièrement au

transport collectif, c'est la bonne chose? Quels sont les facteurs dans ce rapport-là qui vous disent : C'est la chose à faire sur le plan du coût, sur le plan des besoins, sur le plan... sur d'autres plans? Nous, on ne les trouve pas, ces arguments-là, dans le rapport. Quels sont les éléments dans le rapport qui vous permettent de dire : C'est un rapport... c'est un projet qui... qu'on peut se payer, c'est un projet qui est utile et qui répond à un besoin?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, je ne sais pas s'il a lu au complet tous les rapports, mais on le voit très bien en lisant les rapports, là, la pertinence d'avoir un lien centre-ville à centre-ville, l'effet structurant que ça peut amener sur le développement des deux régions, l'effet structurant aussi dans l'aménagement ou... En tout cas, la jonction entre le développement de la mobilité et l'aménagement du territoire, c'est une évidence. Les coûts, il l'a dit... Bon, là, les coûts sont caviardés, mais les coûts, c'est sûr que c'est une chose qui a été prise en compte.

Puis aussi, Mme la Présidente, il faut voir que c'est différent, le transport collectif du transport routier. Là, je ne sais pas s'il est contre un tunnel de transport collectif. Ça, il n'est pas obligé de répondre non plus. Mais la volonté d'induire de l'achalandage dans du transport collectif, le «build it and they will come», elle est acceptable et même souhaitable en 2023, alors qu'induire du transport routier, ce n'est pas l'objectif. D'autant plus qu'en mettant les deux dans deux tunnels, on s'est aperçu, avec les données, qu'il allait y avoir une cannibalisation. Plus ton tunnel de transport collectif est efficace, plus il va drainer ton achalandage routier dans l'autre tunnel. Alors, pour nous, c'était logique de faire du TC.

• (10 h 30) •

**M. Arseneau :** ...je vous suggère que l'argumentaire que nous sert la ministre à l'heure actuelle, elle repose sur des présupposés qui ne sont pas, d'aucune façon, vérifiables dans le rapport synthèse ou dans les études tout simplement parce qu'on n'a pas ni le tracé, ni le mode. Et nous, on n'a pas les coûts. Vous avez peut-être les coûts. Comment pensez-vous que les citoyens peuvent, je dirais, soutenir ce projet-là s'il n'y a pas de démonstration de faite que cet investissement en infrastructures est utile et peut être fait à coût abordable et même réaliste sur le plan de l'ingénierie? En fait, en d'autres mots, puisqu'on commence à zéro, on recommence à zéro dans ce dossier-là, essentiellement, est-ce que la ministre — je vais y aller de façon plus précise — va se prévaloir d'une police d'assurance, disons, en demandant un dossier d'opportunité, une étude d'opportunité avant d'aller... avant de proposer une solution, donc de fonctionner dans l'ordre, par étapes, et commencer par le dossier d'opportunité? Parce que votre prédécesseur nous avait dit, l'année passée, dans le même exercice, que, pour le lien autoroutier, on s'était prévalu de l'article 32 pour aller directement, là, sur le projet... le dossier d'affaires. Est-ce qu'on va faire les mêmes erreurs pour un lien dédié au transport collectif ou non?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, on demeure quand même sur le tracé, sans jeu de mots, du même projet, ça demeure le même projet. Mais, de toute façon, il y a un avant-projet qui est en train d'être réalisé, là. Il y a déjà une firme qui a un contrat pour qu'on puisse finaliser l'avant-projet. Il y a une étude d'opportunité qui s'est faite, néanmoins, qui comprend une étude des besoins, une étude des solutions. Mais le député me dit de s'assurer de la... comment est-ce qu'on peut s'assurer ou vérifier la faisabilité sur le plan des coûts et sur le plan de l'ingénierie?

Bien, sur le plan des coûts, je l'ai dit ad nauseam, justement, en ce moment, on n'est pas capable d'avoir une fourchette de coûts qui est intelligente à communiquer parce qu'il faut choisir le mode. Et choisir le bon mode, choisir le bon tracé et implanter ça dans une vision d'une belle grande nouvelle région, une vraie toile de mobilité durable régionale, ça va avoir un effet énormément structurant. Il peut demander à son collègue de Taschereau, qui pourra lui donner une copie des études, que je me garde ici, qu'il m'a données avant Noël, dans lesquelles c'est abondamment documenté, l'effet que ça peut avoir sur l'aménagement puis sur l'achalandage en transport collectif.

Puis, sur le plan de l'ingénierie, bien, justement, en ce moment, il y a des sondages de sol qui se font. Il y avait déjà des contrats qui avaient été donnés pour des forages, parce que c'est sûr que, sur le plan de la faisabilité, il reste qu'il va falloir explorer le sol, puis ça aussi, ça va avoir une incidence sur le coût, là, quels sont les sols, comment ils sont faits, comment on va creuser, comment on va faire le projet techniquement, là, concrètement. Alors, c'est toutes des choses en cours.

**M. Arseneau :** ...d'un rapport synthèse, on a des chiffres qui sont caviardés. On nous dit que le premier ministre n'a jamais eu la curiosité de demander quel était le chiffre qui était inscrit derrière la bande noire. Permettez-moi, Mme la Présidente, de juger que c'est un peu invraisemblable lorsqu'on décrit le premier ministre, et la vice-première ministre l'a fait tout à l'heure, comme un être pragmatique et rationnel et qu'elle voulait nous donner des faits, donc il faut que ça repose sur des faits. Mais, outre le fait que les chiffres ne sont pas connus par le premier ministre, mais la décision d'aller de l'avant dans l'orientation qui est proposée semble prise, j'aimerais savoir qu'est-ce qu'on a tiré de cette étude-là. Pourquoi est-ce qu'on a pris une décision, alors que la conclusion, elle est très claire sur les données qui sont présentées, à savoir qu'il s'agit, sur les temps de parcours, uniquement d'une lecture tendancielle et qu'il est possible de croire que la vraie situation postpandémique sur l'achalandage ne sera connue que d'ici un ou deux ans?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, je veux revenir brièvement, là, sur les qualités du premier ministre. Effectivement, c'est parce que c'est un homme de chiffres rigoureux, factuel, rationnel et cartésien qu'il se dit, comme moi : Attendons d'avoir un projet qui est défini, pour lequel on va avoir étudié les retombées de chacune des possibilités en termes de tracé et de mode, et, une fois qu'on aura fait un choix, on va être capable de l'évaluer puis d'avoir une évaluation de coût qui est basée sur quelque chose. On ne peut pas juste, comme ça, tu sais... dire n'importe quoi n'importe quand.

**M. Arseneau :** ...nous dire que, si les chiffres ne sont pas probants, l'idée du lien avec un transport collectif pourrait être abandonnée, de la même façon que le lien autoroutier a été abandonné? Est-ce que c'est ce que vous nous dites?

**Mme Guilbault :** Non. Ce que je dis, c'est que le fait de demander, en ce moment, une évaluation de coût sur un scénario qui n'est pas défini est anachronique, et c'est ce que les oppositions font à répétition. Donc, moi, c'est simplement ce que je dis. Et donc le premier ministre et moi avons convenu qu'on va d'abord travailler un projet, ensuite on aura le coût, et bien sûr qu'il voudra le savoir à ce moment-là.

**M. Arseneau :** ...anachronique, c'est de trouver la solution avant même d'avoir évalué les besoins et les différentes opportunités. Là, moi, je veux remettre ça en place, je pense qu'on est d'accord là-dessus, là, d'abord évaluer les besoins, les coûts, les différents scénarios possibles pour améliorer la mobilité dans la région de Québec et ensuite trouver le moyen de résoudre cette situation-là, cet enjeu. Alors, s'il y a une chose à remettre en place, c'est bien celle-ci.

Vous n'avez pas répondu à ma question, à savoir, la conclusion, qui dit : Il est trop tôt pour prendre une décision, pourquoi l'avez-vous rejetée et avez pris la décision maintenant?

**Mme Guilbault :** Je ne comprends pas à quoi il fait référence : Il est trop tôt...

**M. Arseneau :** «Il est trop tôt pour savoir si la tendance postpandémique sur la réduction des temps d'attente et l'achalandage», en heures de pointe, là... il est trop tôt, c'est ce que votre rapport, celui que vous avez déposé... ce n'est pas caviardé, cette partie-là, il nous dit : Dans un an, dans deux ans, on aura les bons chiffres. Si, dans un an, si, dans deux ans, les chiffres nous démontrent que, plutôt qu'une baisse de neuf minutes, on a augmenté de cinq minutes, est-ce qu'on remet sur... le dossier sur la table et qu'on recommence à parler du lien autoroutier?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Il vous reste quatre minutes à vos échanges.

**Mme Guilbault :** Bien, Mme la Présidente, c'est ça, l'idée, d'avoir le tunnel de transport collectif qui va avoir le meilleur tracé et le meilleur mode et qui va susciter le plus d'achalandage. Les gens qui vont arrêter de prendre leurs voitures parce qu'ils vont prendre le transport collectif dans le tunnel ne passeront plus sur les ponts en voiture. Le tunnel de transport collectif va cannibaliser l'achalandage actuel routier sur nos deux ponts. Alors, ça va libérer de l'espace pour ceux qui vont continuer de prendre la voiture et, entre autres, le transport de marchandises par camion. C'est ça, le concept : le transfert modal. C'est ça, l'objectif du transport collectif efficace, moderne, puis fréquent, puis intéressant.

**M. Arseneau :** On est d'accord, Mme la ministre, mais... Mme la Présidente, on est d'accord avec la ministre lorsqu'elle dit que le principe du transfert modal, il est là, mais il existait longtemps avant le dépôt de vos 8 000 pages et du rapport synthèse. Vous dites vous appuyer sur un rapport synthèse et plusieurs études pour prendre une décision, et l'argument que vous amenez, c'est l'argument qu'on amène depuis des années, depuis au moins une dizaine d'années, à l'effet qu'on va créer une demande induite en créant un lien autoroutier. Et vous avez toujours refusé cet argument-là.

Pourquoi aujourd'hui retenir cet argument-là, alors qu'un rapport vous dit : Non, non, la baisse, elle est circonstancielle, elle est vraiment contextuelle, puis on pourrait... peut-être, d'ici un an ou deux, on verra, mais on pourrait revenir au même niveau d'achalandage, qui vous a permis, deux élections successives, de promettre un lien autoroutier? Alors, est-ce que c'est possible qu'on revienne à l'idée d'un lien autoroutier ou, définitivement, vous souscrivez à l'argument qu'on vous amène depuis 10 ans maintenant? Est-ce que c'est définitif?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Mais nous, on souscrit à la réalité des choses après une pandémie que personne n'avait prévue en 2018. Personne n'avait prévu qu'il y aurait une pandémie. Elle a modifié énormément de choses dans le gouvernement, dans divers ministères, entre autres le mien.

Et je vais dire ce que j'ai dit la semaine dernière au salon bleu, c'est ça que je trouve un peu surprenant : Si j'étais arrivée, jeudi le 20 avril, avec le même document, là, avec les temps de parcours, et tout ça, celui-là, là, et que je vous avais dit : Néanmoins, on va aller de l'avant avec le tunnel autoroutier, malgré que tout a diminué, imaginez-vous, Mme la Présidente, le spectacle auquel j'aurais droit des oppositions en ce moment? Donc, c'est un peu étrange de voir qu'ils ont l'air d'être contre un projet de tunnel transport collectif, alors que le transport collectif, structurant, efficace, fiable, sécuritaire, attractif, on s'entend, et là on a le choix, là, maintenant tout est possible dans notre tunnel dédié,

c'est l'objectif, c'est... je veux dire, c'est la plaque tournante de la mobilité durable, et on a droit d'avoir du transport collectif de qualité dans notre capitale nationale et dans Chaudière-Appalaches.

• (10 h 40) •

**M. Arseneau :** Mme la ministre a dit ici qu'il y aurait eu un tollé si elle avait décidé de suivre sa logique, depuis le début, de dire : Nous voulons un lien autoroutier, et le rapport nous dit d'attendre un an ou deux avant de savoir quelle sera la tendance postpandémique. On pourrait au moins... On aurait pu au moins reconnaître votre cohérence. A ce stade-ci, c'est difficile. Mais j'aimerais, en dernier lieu, vous demander qu'est-ce que vous faites aujourd'hui des arguments que vous avanciez... et on a eu l'occasion d'en discuter à nombre... à de nombreuses reprises, les arguments que vous avanciez sur la vétusté des ponts. Vous nous disiez qu'un troisième lien autoroutier était nécessaire parce que les ponts étaient en fin de vie utile, n'avaient pas la capacité de durer encore 50 ans. Vous nous disiez qu'il était une question de sécurité, sécurité civile, parce qu'on ne pouvait quitter la Rive-Nord qu'à l'ouest, alors il fallait nécessairement qu'on ait un troisième lien à l'est, c'était une question de sécurité civile. Vous nous disiez également que ce projet-là allait pouvoir nous permettre de développer, de relancer l'économie de tout l'Est du Québec. Est-ce qu'on peut vraiment le faire avec le projet actuel de lien de transport collectif?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...M. le député. Nous allons poursuivre avec l'opposition officielle. M. le député de l'Acadie, la parole est à vous.

**M. Morin :** Merci, Mme la Présidente. Alors, j'aimerais savoir de Mme la ministre, en lien avec le transport collectif et particulièrement en lien avec les lignes d'autobus express 10 minutes qui sont en train de disparaître, à la STM, par manque d'argent : Quand pouvons-nous nous attendre à un retour du service pour l'ensemble des lignes 10 minutes? Et avez-vous l'intention, pour aider les usagers du transport collectif, de rajouter et de combler les 60 millions manquants à la STM?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, Mme la Présidente, je suis un peu décontenancée, des fois, des questions de mon collègue, là. Je ne suis pas certaine qu'il comprend qui est responsable de quoi. Les lignes d'autobus sont gérées par la STM, par la STM. Et, s'il y a quelqu'un ici, en ce moment, qui pense que le gouvernement gère les lignes d'autobus à Montréal, bien, je me propose pour lui expliquer très amicalement comment ça fonctionne.

Donc, c'est la STM, et par extension la ville de Montréal, qui gère les lignes d'autobus, les horaires d'autobus, les chauffeurs d'autobus, le nettoyage des autobus, etc. Et, comme je l'ai dit tout à l'heure, on a donné 2,1 milliards d'aide d'urgence. Et là je suis en train de prendre mon tableau, là. Tu sais, de l'argent à la STM, là, on en a donné, là, tu sais, on a donné un devancement d'un... presque 2 milliards l'an dernier, en fin d'année financière. Un devancement, c'est quand tu as des surplus budgétaires et tu as le choix de les affecter où tu veux, dans divers ministères au gouvernement, et on a fait le choix de les mettre aux Transports. Et, dans tous les transports, Dieu sait qu'on aurait pu le mettre à bien des places, avec tout ce qu'on a à gérer. On l'a donné à la STM, 1,2 milliard à la STM, et ils n'ont même pas utilisé, au moment où je vous parle, tout cet argent-là en ce moment. Donc, avant de réclamer que je gère les lignes d'autobus aux 10 minutes, je pense qu'il y a d'autres étapes intermédiaires.

**M. Morin :** Alors, ma question, ce n'était pas ça du tout, Mme la Présidente, c'était : Est-ce que la ministre entend combler les 60 millions manquants? Je suis très conscient que ce n'est pas la ministre qui gère les lignes d'autobus à Montréal, ça, c'est très clair dans mon esprit. Maintenant, la ministre n'a pas répondu.

Alors, Mme la Présidente, pour la prochaine série de questions, permettez-moi de céder la parole à mon collègue le député de Marquette.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député de Marquette.

**M. Ciccone :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bonjour, Mme la ministre et toute votre équipe. Merci, mon collègue, de me donner un peu de temps.

Mme la ministre... pour vous sensibiliser sur quelques dossiers de mon comté, qui sont très locaux mais, en même temps, qui touchent en grande partie ceux qui voyagent, ceux qui prennent l'autoroute, parce que vous n'êtes pas sans savoir que mon comté, un, est enclavé par le fleuve Saint-Laurent et plusieurs autoroutes.

Le premier dossier sur lequel je veux vous aborder... je veux vous parler, c'est justement le fameux 700 mètres. Vous savez qu'on est en train de finir de travailler sur le REM à l'aéroport de Dorval. Il y a une problématique, cependant, c'est qu'il manque 700 mètres sur la gare intermodale, qui... c'est un pôle où il va... il y a Exo, Via Rail, là on parle d'un TGF avec le gouvernement fédéral. Alors, il va y avoir beaucoup de trafic qui va arriver à la gare intermodale, mais la gare intermodale est 700 mètres de l'aéroport. Alors, on est à un jet de pierre de l'aéroport Dorval, dans le rond-point Dorval, mais se rendre, se rendre à l'aéroport, c'est problématique.

J'ai... Depuis 2018, j'en ai parlé à vos prédécesseurs. Je veux juste vous citer un peu ce que l'ancien ministre des Transports avait dit, qui est aujourd'hui le ministre de la Sécurité publique. Il disait : «J'ai eu, puis je vous l'avais déjà mentionné, des discussions avec Marc Garneau et M. Alghabra, en lui disant jusqu'à quel point cette connexion était importante. Le fédéral a débuté une étude, je vais le dire ainsi, en 2019. On n'a pas eu ce rapport. Ce rapport est maintenant déposé. Je suis persuadé que vous l'avez lu. Je souhaite qu'il fasse rapidement... Je souhaite qu'il le fasse

rapidement. Le tunnelier s'en vient. Peu importe, là, de quelle façon, là, que cette connexion se fera, je pense qu'il serait important qu'on n'oublie pas cette portion de la gare à Dorval.»

Également, la ministre actuelle de la Solidarité sociale, qui était la ministre déléguée aux Transports et responsable de la Métropole également, elle disait qu'elle voulait faciliter la mobilité à cet endroit. Une résolution, également, de la Cité de Dorval à cet effet pour le 700 mètres manquant.

Moi, je veux... On voit que vos prédécesseurs étaient d'accord. Je veux juste m'assurer, Mme la ministre... Puis je vous avais envoyé une invitation, d'ailleurs, avant les fêtes, j'aurais aimé ça vous faire voir la situation à Dorval et une autre situation, notamment l'échangeur Saint-Pierre, mais je vais y venir un peu plus tard. J'aimerais juste savoir si vous pouvez vous engager, justement, à combler ce 700 mètres en partenariat avec le fédéral...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, c'est ça, là, depuis tout à l'heure, j'essaie de voir si nous, on est... peut être impliqués directement, mais c'est vraiment le fédéral, là, l'étude du fédéral en question, puis on me dit qu'on n'a toujours pas eu l'étude.

**M. Ciccone :** ...Présidente, je vais la déposer, l'étude est ici. Il y a l'étude technique que... de *Relier le carrefour de transport intermodal de Dorval à l'aéroport international Montréal-Trudeau*. Ça a été déposé... C'est une étude qui avait été commandée. Ça a été déposé le 3 mars 2022.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Si vous souhaitez déposer un document, M. le député, je vous demanderais de le transmettre directement à l'adresse de la secrétaire de la commission. Merci.

**M. Ciccone :** Oui, on va le faire, on va le faire. Alors, c'est... bien, en bout de ligne, c'est que... Mme la ministre, c'est qu'il y a tellement de trafic à Dorval. On passe le TGF, qui, possiblement, va venir. Alors, on parle d'énormément, énormément de trafic à l'aéroport Dorval. C'est juste d'être capable d'amener les gens facilement, que ça soit par un... bien, que ça soit par des navettes, que ça soit par rails, on parlait peut-être même... quand vous allez voir l'étude technique, on parle même, peut-être, du prolongement du REM. Je comprends que ce serait coûteux, mais il y a des façons de le faire moins coûteux que ça, là, puis vous allez le voir dans l'étude. Alors, je veux juste m'assurer que vous allez être ouvert à ça... ouverte à ça et vous allez le considérer, comme l'ont fait vos prédécesseurs.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, ce qu'on me dit... là, c'est ça, je n'ai pas vu cette étude-là, mais ce qu'on me dit, c'est qu'il n'y a pas de financement ou de promesse de financement rattaché à ça non plus, là. Alors, il faudra l'avoir... il faudra voir dans le contexte plus large des nombreuses discussions et négociations qu'on a avec le fédéral sur leur contribution à nos nombreux... tout aussi nombreux projets un peu partout.

**M. Ciccone :** Non, mais, si vous êtes d'accord avec cette idée-là puis vous voyez l'importance d'être capable de... d'avoir une mobilité qui est quand même importante pour les gens qui vont à l'aéroport, parce que les gens vont aller à l'aéroport... pas juste voyager mais vont aller à l'aéroport pour s'en aller au centre-ville également, si vous êtes ouverte, vous pouvez lancer les discussions puis vous pouvez être une pionnière, vous pouvez être... prendre le leadership dans ça. Ce serait important pour les gens de mon comté et pour les gens de l'Ouest-de-l'Île.

• (10 h 50) •

Ceci dit, je veux vous parler d'un autre... en terminant, parce que je vais laisser le temps à mon collègue : l'échangeur Saint-Pierre, l'échangeur Saint-Pierre. Vous n'êtes pas sans savoir que l'échangeur Saint-Pierre nous coûte cher, là, vous coûte cher, au MTQ. Alors, on est en train, justement, encore une fois, de le... de s'assurer qu'il ne tombe pas, là, parce qu'il est en train de tomber. Il arrive à la fin de carrière, là, il a 55 ans. Il y a une question de sécurité pour les gens de Saint-Pierre. Plusieurs endroits sur le site du gouvernement, on parle de... on donne la parole, on a des questionnaires. L'échangeur Saint-Pierre constitue le lien routier entre l'autoroute 20 et l'autoroute... et la route 138 pour la Rive-Sud, a été bâtie en 1960. On parle de... Chaque jour, environ 81 000 véhicules empruntent l'autoroute 20, dont 8 % de véhicules lourds, et 78 000 véhicules empruntent la route 138.

Ce que ça cause, Mme la ministre, c'est, un, un désert alimentaire, parce que non seulement je suis enclavé, à Lachine, mais le quartier Saint-Pierre également est enclavé dans Lachine. On parle d'un désert alimentaire, on parle de beaucoup de précarité. On parle également de... Il y a des gens qui ont été... qui ont décédé. On parle de... Il y a un vélo fantôme qui a été installé l'année passée. On parle d'une personne de 80 ans qui a été happée mortellement, un septuagénaire blessé gravement. Puis ça, c'est... ça arrive régulièrement, Mme la ministre.

Je veux juste vous poser la question suivante : Est-ce que, justement, dans vos plans, vous avez une modernisation ou de refaire complètement, là, complètement, l'échangeur Saint-Pierre, qui est si, mais si problématique pour les gens de mon comté?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, on me dit qu'il est à l'étude au PQI et que ça a été décidé qu'il serait reconstruit, effectivement, l'échangeur. Mais là, en ce moment, on n'est pas dans une situation où il y a une urgence, là, en termes de survie de la structure. Donc, il y a des travaux qui se font mais d'entretien. Sauf que, c'est ça, il va être reconstruit.

**M. Ciccone :** Quand vous dites qu'on n'est pas dans une urgence... Les blessés, la mort de certaines personnes, il y a un vélo fantôme qui est installé, problématique de sortir de cette... de ce quartier-là, c'est atroce, là. Quand vous dites qu'il n'y a pas d'urgence... Pour moi, pour mes citoyens, il y a une urgence. C'est quoi, une urgence, pour vous? Deux, trois, quatre blessés par jour? Un décès, deux décès par jour? C'est quoi, l'urgence, pour vous, de refaire l'échangeur Saint-Pierre?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, Mme la Présidente, je veux quand même préciser, là, je ne suis pas insensible aux incidents qui surviennent, et tout ça. J'espère... Je ne pense pas que le député de Marquette est du genre à insinuer que je pourrais être insensible à des incidents ou à la sécurité des usagers. Et c'est justement la sécurité qui est notre premier critère. Donc, quand je dis qu'il n'y a pas d'urgence, c'est en terme structural, d'ingénierie. Et ça m'est confirmé par ma sous-ministre ici, qui est ingénieure.

Mais il y a le réseau municipal autour de la structure aussi, là. Donc, les incidents auxquels il référence peuvent survenir sur le réseau municipal. Là, je ne suis pas en train de dire que ce n'est pas notre problème. Moi, tu sais, comme je dis tout le temps, les citoyens s'en foutent pas mal de savoir qui gère quelle rue, ils veulent que ce soit fluide et sécuritaire. Donc, on est en collaboration avec la ville pour, justement, déterminer le chantier de reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre, mais c'est un projet qui est déjà prévu.

**M. Ciccone :** Bien, justement, les gens veulent savoir que c'est sécuritaire. Ce ne l'est pas, sécuritaire. Alors, on parle ici de reprise des travaux de réparation à compter de la fin de semaine du 24 mars, ça, c'était avant, mais c'est comme ça tout le temps, là, c'est toujours fermé, des sorties, des entrées qui sont fermées, des détours. C'est constamment, constamment comme ça chez... dans mon quartier et à Lachine. Et, à chaque fois que c'est comme ça, bien, ça crée un peu plus de dangerosité, notamment pour... là, l'été s'en vient, là, pour ceux qui... pour ceux qui prennent leurs vélos, notamment.

Alors, c'est tout ce que je voulais vous dire, Mme la ministre. Merci beaucoup.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député d'Acadie.

**M. Morin :** ...question sur le REM de l'Est maintenant. En septembre 2018, le premier ministre parlait d'un tramway dans l'est. Par la suite, le gouvernement a parlé du REM de l'Est. Là, on promet un projet de transport structurant vers 2026. Donc, pour relier l'est de Montréal au centre-ville, est-ce qu'il y a un plan? Qu'est-ce que vous avez fait pour mettre ce dossier-là de l'avant? Ou est-ce un autre troisième lien potentiel?

**Mme Guilbault :** Oui. Alors, bien, c'est ça, Mme la Présidente, le projet structurant pour l'est qui avait été entamé, au départ, en collaboration avec la caisse et qui maintenant est travaillé par un comité, là, pour lequel... dans lequel, c'est-à-dire, il y a notre ministère, la ville de Montréal, la STM et l'ARTM, le député sait peut-être, sinon je l'en informe, qu'on a déposé un rapport intermédiaire d'avancement en janvier, le 18 janvier, ou, en tout cas, en janvier cette année, on l'a déposé sur le site Internet. Alors, il peut peut-être aller le lire, comme ça il va apprendre de l'information là-dedans. On y fait référence... ce qu'on appelle le tracé, là, le projet... le projet de référence, là, donc les stations, le nombre de kilomètres, et tout ça.

Et, là-dedans, il y a des choses intéressantes qui se disent, et notamment qu'avec un projet efficace on projetait un transfert modal de 19 % des usagers. Alors, ça, déjà, c'était très intéressant. On avait aussi des évaluations d'achalandage, de surcroît d'achalandage si on avait les trois prolongements qui sont étudiés : Laval, Rivière-des-Prairies, Lanaudière. On était à 1 000, 1 800 à Laval, on était à 2 100 à Lanaudière et, Rivière-des-Prairies, on est à 4 000 quelques de plus, je pense. Alors, déjà, ça donne une idée de l'intérêt relatif de chacun des prolongements qui sont étudiés. Donc, c'est ça.

Alors, Mme la Présidente, c'est ça, il peut peut-être aller... Il y avait quatre recommandations à la fin du rapport : continuer d'étudier les prolongements vers Repentigny, vers Lanaudière, vers Laval; s'assurer aussi... voir pour le mode d'insertion, parce que le député sait probablement qu'un des enjeux qui avaient été à l'origine du changement dans la gouvernance du projet, c'est beaucoup dans Mercier-Est. Donc, la manière d'insérer le projet dans... à cet endroit-là, ça doit toujours faire l'objet de certaines discussions, de voir comment on fait, et, évidemment, le rabattement sur le métro, là, sur la ligne verte et, éventuellement, selon les tracés et selon, peut-être, les prolongements qui pourraient être ajoutés, avec la future ligne bleue. Donc, ça avance, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...député, il vous reste 2 min 30 s à peu près.

**M. Morin :** Merci, Mme la Présidente. Alors, effectivement, dépôt d'un rapport intermédiaire, problèmes dans Mercier-Est, mais je comprends que la réponse de la ministre, Mme la Présidente, c'est : On étudie, puis ça avance, donc rien de concret. C'est ce que je comprends. Donc, pour le REM de l'Est, on attend, il y aura des études. Bien, écoutez...

**Mme Guilbault :** ...pas rien de concret, il y a un rapport sur Internet.

**M. Morin :** ...clairement, des échéanciers, des coûts, quand est-ce que ça va être mis en place, quand est-ce que vous allez terminer. C'est ça, des éléments concrets. Je comprends que Mme la ministre n'est pas encore rendue là. C'est bien.

J'aurais une prochaine question. La semaine dernière, le premier ministre affirmait, toujours en lien avec le REM de l'Est, Mme la ministre y a fait référence, qu'il y aurait des études ou des scénarios du prolongement du REM vers Mascouche, Terrebonne, Laval. Cependant, quand on consulte le PQI, à la page B.67, dans les sections des projets retirés, il est indiqué que le projet structurant de transport collectif électrique pour prolonger le REM vers le centre de Laval est retiré. Donc, est-ce qu'il est retiré? Est-ce qu'on continue le projet? Qui a raison, le PQI ou le premier ministre?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, je veux revenir sur le REM de l'Est, là. La prochaine étape, c'est un rapport final sur, entre autres, les propositions de tracé et de mode en juin. On est au mois de mai. Ça fait que, tu sais, je veux juste lui dire : Contrairement à l'époque libérale, où il n'y a absolument, mais absolument rien qui s'est passé dans l'est de Montréal, nous, on a un projet qui est sur la table et qu'on fait avancer, tout comme on fait avancer, d'ailleurs, divers projets de transport collectif structurant dans la grande CMM.

Et là je ne sais plus. À quel projet il a fait référence? À Laval?

**M. Morin :** ...

**Mme Guilbault :** Lequel?

**M. Morin :** ...de Mascouche, d'un tracé vers Mascouche, mais, dans le PQI, le projet a été complètement retiré, dans le projet structurant de transport électrique collectif vers Laval. Donc, qu'est-ce qui avance? C'est le PQI ou c'est le premier ministre?

**Mme Guilbault :** Je ne suis pas sûre qu'il parle de la même chose, là. Là, est-ce qu'il me parle du prolongement de la ligne orange?

**M. Morin :** Non, du tout. Absolument pas. Je parle du REM, puis le premier ministre affirmait qu'il y aurait des études ou des scénarios du prolongement du REM vers Mascouche. Or, quand on regarde le PQI, dans la section des projets retirés, le projet structurant de transport électrique pour prolonger le REM vers Laval est retiré. Donc, il est retiré? Il va aller de l'avant ou pas? Ma question est précise.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Cinq secondes, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Non, mais c'est parce que, c'est ça, là, je pense que le député devrait lire les documents...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Peut-être aux prochains échanges. Merci. Nous allons poursuivre avec le temps du gouvernement, et je suis prête à reconnaître le député de René-Lévesque.

**M. Montigny :** ...Mme la Présidente. C'est un sujet qui revient d'actualité régulièrement. C'est un sujet aussi que les citoyens nous parlent, comme gouvernement, mais on est très proactifs sur ce sujet-là. Je vais vous parler des questions que les citoyens nous posent, posent aux élus sur le transport aérien régional.

La création, là, du comité permanent sur le transport régional, que Mme la ministre a mis en place, permet le suivi continu des enjeux soulevés en transport aérien régional. Les membres du comité ont pu recevoir deux experts, notamment le Pr Jacques Roy, professeur titulaire du Département de gestion, là, des opérations, de la logistique aux HEC Montréal, et le Pr Ebrahimi, professeur titulaire au Département de management et technologie, ESG à l'UQAM, puis il est directeur de l'Observatoire International de l'Aéronautique et de l'Aviation Civile.

• (11 heures) •

Ces experts-là, lors de la première rencontre du comité, ont eu l'occasion, là, de présenter leur vision de transport régional aux membres du comité, puis ça permet, là, vraiment de réfléchir davantage à partir des avis d'experts, et ça met vraiment tout ce beau monde là, qui sont membres du comité du transport aérien régional, en action, en réflexion, en discussion aussi avec les gens du milieu, les différents partenaires dans les régions du Québec, les différentes, aussi, personnes impliquées, notamment les compagnies aériennes eux-mêmes, qui, pour cette fois-ci, font partie des discussions autour de la table. Et c'est très intéressant, les échanges, parce que ça amène les entreprises elles-mêmes à proposer des solutions pour améliorer leurs propres dessertes. Alors, c'est le fun de voir différentes entreprises comme Air Canada être là puis de voir à faire des propositions d'amélioration de desserte, très intéressant.

Le Comité permanent sur le transport aérien régional, ses travaux, ils visent quatre objectifs, Mme la Présidente. Faire un état de la situation postpandémique dans le domaine, parce qu'évidemment on a eu une pandémie qui a déstructuré pas mal, là... Ça a arrêté complètement, hein? Il y a des places, il faut se le rappeler, là, la Côte-Nord, notamment, ma région, la circonscription de René-Lévesque, vous savez, était inaccessible, là, pendant une période pendant la pandémie. Alors, ce n'était pas permis aux Québécois de partout de circuler d'une région à l'autre, alors il fallait restructurer ça. Maintenant, il faut évaluer les retombées du programme qu'on a mis en place.

On se souvient que mon collègue, M. Bonnardel, alors qu'il était ministre des Transports, a mis en place un programme aérien. On se souvient, puis je m'en souviens très bien, là, je suis un gars de région, j'ai été maire de Baie-Comeau pendant longtemps, on disait : Bien, c'est terrible, là, aller en Europe, ça coûtait aussi cher. Mais, en fait, aller en région, ça coûtait aussi cher qu'aller en Europe. Tu sais, à Baie-Comeau, un billet, c'était plus cher qu'aller en Italie. Alors, on a mis en place un programme, et c'est notre gouvernement qui l'a mis en place, un programme pour réduction du prix. Et, d'ailleurs, des destinations s'en ont très bien tirées. Je pense notamment aux Îles-de-la-Madeleine, qui est le meilleur, le plus performant dans le domaine au niveau du programme PAAR pour les billets à 500 \$. Il y a Sept-Îles aussi qui s'en tire très, très bien, qui sont des destinations prisées, et c'est parfait ainsi.

On veut aussi cibler les interventions possibles sur la fréquence des dessertes parce qu'on s'est rendu compte, en cours du... plus les mois avançaient, que d'autres problèmes faisaient surface comme la desserte et la fiabilité. Alors, on réfléchit à des nouvelles mesures qui permettent de poursuivre le travail amorcé afin d'améliorer la situation du transport aérien régional, les premières conclusions des travaux. Évidemment, on avait une période prévue, qui est le 1er avril 2024, mais, Mme la Présidente, je veux rassurer tout le monde, si jamais on peut mettre en place tout de suite certaines solutions, qui sont dans le cadre des budgets adoptés et dans le cadre du programme, bien, évidemment, on pourra le faire. On n'est pas assis sur nos mains en attendant le 1er avril 2024, on est vraiment... les travaux sont commencés.

D'ailleurs, la première rencontre avait lieu le 28 mars, et les constats sont unanimes, là, de la part des participants à ce comité permanent, la situation pré-pandémique et post-pandémique, là, sont totalement différentes. On doit partir sur des nouvelles bases et on doit se dire, dans le contexte actuel, quelles sont les solutions qui peuvent être mises en place à court terme, mais qui vont avoir un effet structurant à long terme. On pense, par exemple, à des enjeux de formation de la main-d'œuvre. On le sait, on s'aperçoit qu'il y a une pénurie de main-d'œuvre dans tellement de domaines, mais ça n'épargne pas les pilotes dans le secteur de l'aviation. Alors, peut-être, ça peut impliquer plusieurs partenaires pour s'assurer de la formation.

Maintenant, je voulais aussi vous amener, Mme la Présidente, sur le maintien des services de transport aérien. Notre gouvernement a prévu au budget des sommes, dans le cadre du budget 2023-2024, 10 millions de dollars pour maintenir des services régionaux qui sont essentiels, Mme la Présidente. On sait aussi que plusieurs autres interventions sont faites au moment où on se parle. D'ailleurs, dans les annonces au niveau régional sur les investissements en transport, il y a tout le temps une partie sur l'aérien, et c'est important. Sur la Côte-Nord, des investissements majeurs ont été faits dans le secteur... dans le secteur, vraiment, de la Basse-Côte-Nord, où c'est difficile, la desserte permanente, pour toutes sortes de raisons météo. Alors, des investissements importants ont été annoncés dans toutes les régions du Québec là-dessus.

Alors, mon collègue, le député de Granby, en avril 2022, a annoncé le Programme d'accès aérien aux régions, programme PAAR. Entre le 1er juin 2022 et le 23 février 2023, notre gouvernement a versé plus de 2,6 millions de dollars en réponse à 6 700 demandes de remboursement déposées par les résidents des régions éloignées qui sont admissibles, évidemment, au programme. Ce sont là des retombées vraiment importantes pour les régions du Québec. On peut penser à des souvenirs, des achats qui sont faits aux niveaux locaux, mais beaucoup de souvenirs réels qu'on a dans nos mémoires, des gens, Mme la Présidente, qui ont connu les régions du Québec qu'ils n'avaient pas connues avant, puis aujourd'hui qui ont envie d'y retourner, puis qui disent à leurs proches : Allez visiter la Gaspésie, allez visiter les Îles-de-la-Madeleine, allez visiter la Côte-Nord, c'est vraiment des régions formidables. Alors, pourquoi toujours voyager à l'international, alors qu'on a des belles destinations au Québec? Alors, voilà, c'est très, très intéressant de développer ça.

Maintenant, je veux rassurer tout le monde, on est tous en mode solution pour rendre nos régions plus accessibles, que ce soit pour le tourisme, le développement économique ou pour des soins de santé, Mme la Présidente, parce que c'est aussi pour ces raisons que les gens prennent le transport aérien régional, parce qu'ils ont besoin de soins de santé à distance. Je prends, par exemple, des gens de la Côte-Nord, qui ont besoin pour de toutes sortes de raisons, par exemple, des gens qui sont hémophiles qui ont besoin de différents traitements, des gens qui ont besoin de se diriger vers les grands centres et qui ont besoin de ce transport aérien, qui est nécessaire partout dans les destinations du Québec.

Mais on pense aussi aux travailleurs, aux travailleurs qui se déplacent pour aller travailler dans des régions, notamment des régions minières. Je pense, par exemple, à toute la fosse du Labrador notamment, où il y a une contribution économique tellement importante à l'économie québécoise, et tout le secteur de l'énergie, l'hydroélectricité, tous les secteurs où il y a des travaux. On pense, par exemple, à la ligne hydroélectrique actuelle qui sert à amener du courant électrique de la Côte-Nord, des grandes centrales hydroélectriques de la Côte-Nord vers les grands centres urbains. On a besoin de ce courant électrique, on a besoin de cette fiabilité, puis on a besoin de travailleurs qui vont se déplacer. Évidemment, on souhaite aussi qu'ils puissent habiter le Nord, habiter les régions où... et, pour ça, ça prend un transport aérien fiable si on veut qu'ils habitent les régions, que leurs familles puissent aller les visiter et puis... et qu'ils puissent eux-mêmes retourner en ville au besoin, bien, ça prend des liaisons fiables en région. Et c'est pour ça, Mme la Présidente, qu'on est vraiment en action. On est au travail avec les gens du milieu, on est au travail avec l'ensemble des partenaires, aussi des discussions, évidemment, avec des collègues de l'opposition, pour améliorer les dessertes aériennes.

Alors, plusieurs constats ont été amenés dans les échanges. Les membres du comité ont pu constater que le Programme d'accès aérien aux régions, là, le PAAR, atteint bien l'objectif initial qui étaient visés sur le prix de 500 \$. Maintenant, on n'arrêtera pas là, là. Il y a d'autres enjeux majeurs, on le voit souvent, l'accès aux régions, de fiabilité et de fréquence. Alors, évidemment, cette situation devra, donc, devenir un nouveau paradigme sur lequel appuyer la

recherche de solutions. On pourrait proposer, Mme la Présidente, différentes solutions rapides comme ça, sans prendre le temps de les analyser, mais les oppositions nous critiqueraient de tirer des solutions qui ne sont pas validées, qui ne sont pas étudiées, pas appuyées par des recherches d'experts. Alors, Mme la Présidente, on va prendre le temps de le faire, de regarder ça.

Maintenant, j'aimerais tout simplement conclure en posant une question pour permettre à Mme la ministre de pouvoir répondre, parce que j'ai pris quand même beaucoup de temps. Alors, je vais tout simplement vous dire ma question, ce ne sera pas long : Croyez-vous, Mme la ministre, tout comme moi que les différents partenaires et collaborateurs en région sont tous en mode solution pour améliorer le transport aérien régional au Québec?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre, il vous reste 4 min 15 s aux échanges.

**Mme Guilbault :** Mon Dieu! Mon collègue est tellement en forme, j'ai l'impression que la réponse est dans la question. Mon collègue, en plus, qui s'y connaît, qui a bourlingué de bourgade en bourgade dans sa longue et fructueuse carrière. Alors... Mais je vais juste prendre, peut-être, une petite minute, là, pour revenir sur les propos de mon collègue. Je suis certaine que mon collègue va m'y autoriser. De toute façon, je pense qu'on va revenir sur le transport aérien peut-être avec mon collègue des Îles-de-la-Madeleine, parce que mon collègue d'Acadie, là, qui me parle du projet structurant, des fois, c'est un peu croquignolet, ce qu'on entend ici, Mme la Présidente, parce qu'il a l'air de dire que le projet du réseau structurant de l'est n'avance pas, et tout ça.

• (11 h 10) •

Alors, je veux vraiment lui suggérer de lire les choses quand il pose des questions dessus. Et, dans le rapport que je lui suggère de lire, il y a quatre recommandations. La première, c'est : Évaluer les options de prolongement de l'antenne nord du projet Lanaudière... du projet structurant de l'est vers Rivière-des-Prairies, Laval et Lanaudière. La deuxième, c'est : Évaluer... prolongement — na, na, na — du projet structurant vers Repentigny — Lanaudière.

Donc, c'est noir sur blanc, Mme la Présidente, on est en train d'évaluer ces divers tracés-là. Alors, il n'y a rien de sibyllin, il n'y a rien de douteux dans ce que je disais tout à l'heure. On est en train de l'étudier et donc on va le faire.

Sur le transport aérien régional, donc, c'est ça. Alors effectivement, mon collègue... de toute façon, mon collègue préside le comité qu'on a réactivé et qu'on a rendu permanent, et on a eu notre première réunion le 28 mars dernier. Et là, je pourrais — c'est parce que je n'ai pas assez de temps — je pourrais évidemment vous dire tout l'argent et toute l'aide qu'on a apportés à la fois à nos infrastructures aéroportuaires et à nos transporteurs régionaux. J'ai divers programmes, là. J'ai le Programme d'accès aérien aux régions. J'ai le PSAR qui est en soutien aux aéroports. J'ai le programme pour les infrastructures. J'ai le ... En tout cas, j'ai toutes sortes de choses que juste dire les noms, c'est long, alors je n'aurai pas le temps, mais je vais y revenir plus tard.

Mais je veux juste mettre... peut-être juste placer le message général, Mme la Présidente, que, pour nous, c'est vraiment une très, très grande priorité, la pérennité et la qualité du transport aérien régional. Mon collègue le sait, on est 90 députés à la CAQ et on représente toutes les régions du Québec littéralement, peut-être, sauf les Îles-de-la-Madeleine, mais on a la Gaspésie, donc, et c'est le même enjeu, là. Alors, moi, mes collègues me parlent régulièrement, tout le temps du transport aérien régional et on veut l'améliorer. Les programmes auxquels j'ai fait référence, succinctement, là... Évidemment, bon, cette notion-là de pouvoir soutenir à la fois nos infrastructures et nos transporteurs, on veut la sanctuariser d'une certaine façon, mais donc les programmes actuels viennent à échéance en 2024. Alors, on se donne jusque-là pour évaluer qu'est-ce qu'il y a, parce qu'il y a des choses qui ont été quand même bonnes, là. Mon collègue y fait référence sur la Côte-Nord. J'ai des chiffres ici, des billets vendus, les fameux billets à 500 \$, tu sais, Lourdes-de-Blanc-Sablon, Saint-Augustin, Sept-Îles, Fermont. C'est toutes des personnes qui... des personnes, des municipalités qui ont des parts de marché quand même significatives, là, dans les ventes de billets. Mais donc on veut trouver des solutions pour améliorer les programmes dans leur prochaine mouture, et j'y reviendrai peut-être plus tard.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député de Masson, il vous reste 53 secondes.

**M. Lemay :** Bien oui, je comprends ça. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Écouter mon collègue de René-Lévesque, qui est quand même assez ferré en matière de transport aérien, c'est merveilleux. Merci d'être l'adjoint gouvernemental à la ministre sur ce volet-là. Mais, vous savez, ce n'est pas juste le transport aérien pour lequel il y a des investissements... pour lesquels on accompagne les citoyens. On a aussi fait une annonce récemment, le 30 janvier dernier, concernant les traversiers électriques qui vont opérer les traverses pour l'Île aux coudres—Saint-Jean... Saint-Joseph-de-la-Rive et Sorel-Tracy—Saint-Ignace-de-Loyola, et ce sont 191,5 millions qui sont investis justement pour réduire notre empreinte de gaz à effet de serre, pour assurer un service fiable de qualité aux usagers puis pour consolider notre flotte de navires. Ça fait qu'avec des bateaux électriques rechargeables, la STQ, elle va pouvoir réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'environ 95 %, et ça, Mme la Présidente, ça représente environ 1 000 voitures à essence sur nos routes du Québec qui seront éliminées par cette mesure.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci beaucoup. Nous allons procéder avec l'opposition officielle. M. le député de l'Acadie.

**M. Morin :** Merci, Mme la Présidente. Alors, je remercie la ministre pour son complément d'information. Parce que ce qu'on apprend depuis le début, il y a un thème, des études, des études, des projets. On étudie des études, mais, concret, il n'y a absolument rien. J'ai quelques questions en lien avec l'état d'avancement de la ligne bleue. Quel est l'état d'avancement du dossier? Vous êtes rendus où spécifiquement dans ce dossier-là? Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** La ligne bleue, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oh! la ligne bleue, bien, mon Dieu! Oui, bien, je suis très heureuse qu'il me parle du prolongement de la ligne bleue parce que ça, c'est un autre dossier qu'on est en train de faire avancer avec la STM, justement. Et, jeudi dernier, j'étais en rencontre avec le comité d'orientation. C'était la toute première rencontre du comité d'orientation du projet de prolongement de la ligne bleue, et donc j'y étais. C'est un comité qui est pentapartite, donc il y a cinq intervenants dedans, et donc c'est ça, alors on a fait le point. Comme le député le sait probablement, il y a deux appels d'offres en cours, un qui a été lancé le 5 décembre pour le tunnelier et il y a un autre qui a été lancé fin janvier, là, 31, je pense, janvier, en tout cas, pour le système de contrôle de train qu'on va devoir installer non seulement dans les nouveaux... les cinq nouvelles stations, mais aussi... non seulement dans les nouveaux trains, mais bref dans l'entièreté de la ligne bleue. Donc, ces appels-là sont en cours. Alors, on a fait le point aussi sur tout ce qui est possible en termes de développement dans la foulée de ce projet-là. Il y a des choses positives qui peuvent découler, pas seulement en termes de mobilité, mais de développement. On en parlait tout à l'heure, là, dans le cadre du troisième lien de transport collectif, l'effet structurant et la propulsion du développement que ça peut amener dans un secteur. Alors, le projet avance, Mme la Présidente, les deux appels d'offres sont encore en cours. Le premier pour le tunnelier, il y aura une première étape intermédiaire au mois de mai, et la fin de l'appel d'offres au mois de septembre, et pour le système de contrôle de trains en juin.

**M. Morin :** Merci, Mme la Présidente. En 2022, il y avait des articles, dans les journaux, qui parlaient que le projet coûterait environ 6,4 milliards. Est-ce que c'est toujours le cas? Est-ce qu'il y a des dépassements de coûts prévus? Est-ce que la ministre peut nous renseigner à ce sujet-là, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, non, exactement, c'est le coût qui a été évalué pour le projet comme tel, mais auquel il faut ajouter le coût pour le CBTC, le système de contrôle de train moderne qu'on installe, qui était d'environ 565 millions.

**M. Morin :** Donc, on est rendu à peu près à 7 milliards, si ma compréhension... le calcul est bon. Bien, excellent. On parlait que le projet va se concrétiser en 2029. Est-ce que c'est toujours le cas?

**Mme Guilbault :** C'est ce qui est prévu, mais il faut rappeler que la maîtrise d'oeuvre du projet est à la STM. Donc, ça a été délégué via l'ARTM à la STM, donc ce sont eux qui gèrent le projet, mais évidemment on n'est jamais loin, là. Je parlais du comité d'orientation tout à l'heure. Moi, j'étais là, la STM était là, l'ARTM était là, la ville de Montréal y était et il y avait aussi même, je pense, la SQI par rapport à tout ce que je parlais. Oui, c'est ça, ça fait cinq, donc pentapartite. Donc, c'est ça.

**M. Morin :** Très bien. Dans les plans prévus pour le prolongement de la ligne bleue, est-ce qu'il y a toujours une station qui est prévue aux Galeries d'Anjou?

**Mme Guilbault :** Pardon?

**M. Morin :** Dans le projet de prolongement de la ligne bleue, est-ce qu'il y a toujours une station qui est prévue aux Galeries d'Anjou?

**Mme Guilbault :** Oui, c'est la dernière, oui.

**M. Morin :** OK. Excellent. Donc, ce projet-là va se concrétiser coûte que coûte, peu important les coûts.

**Mme Guilbault :** Bien, coûte que coûte, oui, c'est-à-dire, c'est le projet, les six kilomètres, cinq stations. Alors, tu sais, à partir de Saint-Michel, et il y aura Pie-IX, il y aura Viau, Lacordaire, Langelier et Anjou. C'est les noms actuels, les noms vont changer éventuellement, mais, en ce moment, c'est le projet qui est en train d'être réalisé.

**M. Morin :** Parfait. Merci. Maintenant, la Société des traversiers du Québec. L'abandon du troisième lien autoroutier remet de l'avant la pertinence du transport et des passagers à bord de la traverse Québec-Lévis. On a vu, dans les derniers mois, que la traverse a souvent des arrêts de service. Il y a deux traversiers, notamment le Lomer-Gouin, l'Alphonse-Desjardins, qui devraient normalement atteindre la fin de leur vie utile en 2031. Quel est votre plan pour le remplacement de ces deux navires?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, les deux navires, c'est ça, qui ont été construits en 1971, si ma mémoire est bonne, donc, alors... puis on estime à peu près à 60 ans, donc, il faudra les remplacer. Il y avait... puis, d'ailleurs, par rapport au projet de troisième lien, et tout ça, donc, on est en train d'évaluer tout ça. J'ai déjà eu, au moins à deux reprises, des discussions avec... parce qu'on a la PDG de la STQ ici, Mme Bédard, qui est présente. Donc, c'est des

discussions que j'ai eues avec elle, avec mes collègues aussi de Chaudière-Appalaches, de Québec, parce que ce sont les gens qui utilisent de fait les navettes en question. Il y avait déjà... On avait déjà amené l'idée d'avoir une traverse qui serait uniquement vélo, piétons. Ça, c'est une idée qui avait été souvent amenée, là, je pense, pas juste par la CAQ, là, je crois, mais, de toute façon...

Alors là, qu'est-ce que... Dans un contexte où on a un tunnel de transport collectif, qu'en sera-t-il? Mais on va s'assurer que... On dispose encore, au moment où on se parle, d'un certain temps pour, justement, projeter le remplacement des navires, mais il n'y aura pas de rupture de service en 2031. On va s'assurer de faire en sorte qu'on va avoir des bateaux de remplacement et de... que les bateaux vont continuer, ou qu'on aura des bateaux de remplacement, et que la traverse Québec-Lévis sera en fonction sans interruption.

**M. Morin :** À combien de temps vous évaluez, dans votre planification, le temps qu'il vous prendra pour traiter du projet, faire un appel d'offres, identifier un chantier naval qui va être capable de construire les traversiers, compte tenu que leur fin de vie arrive rapidement et que vous nous informez qu'il n'y aura pas d'interruption de service? Donc, avez-vous un plan présentement à l'étude pour faire en sorte qu'il y ait effectivement deux nouveaux navires qui seront en service dans la flotte des traversiers?

**Mme Guilbault :** Oui, c'est quelque chose qui est géré par la STQ. Peut-être que je proposerais de laisser la parole à Mme Bédard pour qu'elle puisse expliquer les détails de ce travail-là, si le député est intéressé.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Est-ce qu'il y a consentement de donner la parole à Mme Bédard?

**M. Morin :** ...réponse précise et brève de la part de la PDG des traversiers, oui.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Alors, Mme Bédard, la parole est à vous. Si vous pouvez vous présenter avant de prendre la parole.

• (11 h 20) •

**Mme Bédard (Greta) :** ...Greta Bédard, PDG de la Société des traversiers du Québec, Mme la Présidente. Oui, effectivement, la STQ a un plan, c'est déjà dans les cartons. Quand on arrive en fin de vie utile de traversier, comme vous le disiez un petit peu plus tôt, on analyse les besoins de la clientèle, les besoins changeants et on planifie en amont, environ six années. Vous demandiez le temps prévu en amont, six années avant la fin de vie utile des navires. Alors, d'ici 2025, on va amorcer les travaux pour les appels d'offres.

**M. Morin :** Et est-ce que les montants sont budgétés ou en voie de l'être?

**Mme Bédard (Greta) :** Pas encore, mais on va travailler au PQI. Alors, annuellement, on révise nos PQI, et ça va rentrer dans notre calendrier d'activités comme prévu au bon moment.

**M. Morin :** Parfait. Merci. Mme la ministre y a fait référence, Mme la Présidente, il y avait une analyse pour la création de navettes fluviales pour permettre aux cyclistes et aux piétons de traverser, c'était en 2022. Quel est l'état d'avancement dans ce projet-là?

**Une voix :** ...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre, oui, ça va être à vous.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, c'est ce que je disais tout à l'heure, compte tenu de la modification du projet, parce qu'à l'époque l'idée était de dire si on a un troisième lien dans lequel les voitures vont pouvoir circuler, est-ce qu'il y a encore nécessité d'avoir une redondance, en quelque sorte, dans une navette fluviale. Mais dans la mesure où il n'y a plus de transport routier qui est prévu dans le troisième lien, on est à réévaluer l'usage éventuel des prochaines navettes.

**M. Morin :** Donc, c'est un projet à l'étude présentement.

**Mme Guilbault :** Dans quel sens, à l'étude?

**M. Morin :** Bien, dans le sens que vous êtes en train d'étudier ce projet-là?

**Mme Guilbault :** L'usage éventuel? Oui, effectivement, c'est ça, l'usage éventuel des prochaines navettes est à l'étude.

**M. Morin :** Parfait. Tout à l'heure, mon collègue parlait des traversiers électriques, donc quel est le coût de ce projet-là, quel est l'avancement des travaux, et où seront-ils mis en service?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, le coût, en ce moment, on était... on évaluait à 191 millions, je pense, mais il y aura une mise à jour. On est en train de monter le dossier. Bien, peut-être que je pourrais laisser la parole à Mme Bédard, encore une fois, si le député est intéressé. C'est la STQ qui fait le...

**M. Morin :** ...Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme Bédard.

**Mme Bédard (Greta) :** ...Mme la Présidente. Alors, on est en... on a lancé les premiers appels d'offres pour des services professionnels, en l'occurrence dossier d'opportunité, les courtiers maritimes. Alors, ça va bon train, architecture navale, ces contrats-là sont sur le bord d'être donnés, c'est les premiers jalons importants, là, pour amorcer les études pour les trois nouveaux navires électriques.

**M. Morin :** Je vous remercie. Donc, maintenant, j'aimerais parler du transport régional aérien parce que M. le député en faisait état tout à l'heure, et donc le député de René-Lévesque soulevait toute la question, évidemment, de la collaboration dans le transport aérien.

Maintenant, pas plus tard qu'hier, en fait, pour avoir vérifié si le programme d'accès était annoncé, était vraiment accessible, une recherche nous a permis de constater qu'Air Liaison a un lien direct, Air Inuit a un petit bandeau qui rappelle que le programme existe, mais tous les autres sites aériens n'en parlent pas, il n'y a aucune indication à cet effet-là. Et pour avoir regardé hier le prix du coût de certains billets aller-retour avec les régions, on est loin de ce qui est annoncé par le gouvernement.

Alors, ma question est la suivante, dans un premier temps, quels sont les moyens que la ministre entend mettre en oeuvre pour nous assurer que les usagers, pour relier les régions à Québec ou à Montréal, vont pouvoir avoir accès au programme rapidement et efficacement?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Est-ce qu'il me parle du programme, le PAAR, les billets à 500 \$?

**M. Morin :** ...dont je parle.

**Mme Guilbault :** Bien, les gens ont déjà accès aux billets à 500 \$.

**M. Morin :** Non.

**Mme Guilbault :** Mais ça dépend de la destination, il y a certaines destinations, entre autres dans le Nord, je pense, qu'il m'a parlé d'Air Inuit, où là c'est un autre programme qui vient atteindre un peu le même objectif de remboursement des billets.

**M. Morin :** ...Mme la Présidente. Non, non, je vous parle des Îles-de-la-Madeleine, je vous parle de Bonaventure, je vous parle de Gaspé, ce n'est pas dans le Nord.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien là, je suis... peut-être s'il peut me soumettre le cas d'une personne qui... non pas pour le travail, on sait que le voyage pour le travail n'est pas éligible dans le programme, mais une personne qui veut voyager pour ses loisirs, sa vie personnelle et qui n'a pas été capable d'acheter un billet à 500 \$ dans une des destinations qui est prévue dans le programme, si c'est le cas, je l'invite à nous transmettre parce que, normalement, la personne devrait pouvoir l'acheter.

**M. Morin :** Ça fait que l'ennui, c'est que le programme n'est pas annoncé sur les sites des compagnies aériennes, sauf la compagnie que je vous mentionnais, c'est-à-dire Air Liaison. Puis, pour la compagnie Air Inuit, il y a un tout petit bandeau. Donc, pour les usagers, là, quand on a fait des vérifications hier, bien, on n'a pas moyen de le savoir. Puis, quand vous allez voir des sites comme, par exemple, Air Canada ou PAL aviation pour des liaisons Montréal-Gaspé ou Montréal—Cap-aux-Meules, vous ne voyez pas l'annonce. Puis les prix, par exemple, pour un Montréal—Cap-aux-Meules, aller-retour, avec Air Canada, c'est 1 300 \$.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, c'est ça, là. On me dit : PASCAN et PAL indiquent, lorsqu'on fait la recherche, on avise le prix du billet lors de la réservation sous le prix PAAR. Mais bon, peut-être que, là, c'est une question de communication, de présentation dans le site Web, là. Je suis d'accord que, si ce n'est pas clair, on va suggérer. Évidemment, c'est les sites des transporteurs. Ce n'est pas nous qui contrôlons les sites Internet des transporteurs à l'évidence, mais peut-être qu'on peut, là, dans les nombreuses discussions que j'ai avec mon adjoint et mon collègue de René-Lévesque, on peut peut-être suggérer que ce soit davantage mis en relief dans les sites Web pour le bien des usagers.

**M. Morin :** Ça serait effectivement une excellente idée pour relier les régions puis offrir ces prix plus compétitifs à la clientèle. Maintenant, quand on regarde également les sites des transporteurs, les liaisons, je parle entre autres de Sept-Îles ou des Îles-de-la-Madeleine, il n'y a pas de vol régulier et il y a souvent des vols qui sont annulés. Alors, quel est le plan de la ministre pour s'assurer que les gens de ces régions vont avoir accès au transport aérien d'une façon efficace et soutenue?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Les gens de quelle région, juste pour être sûre?

**M. Morin :** Des Îles-de-la-Madeleine et de Gaspé.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, ils sont déjà... Attendez, ce qu'on m'écrit, là, Air Canada... Bon, mais... donc, c'est ça, bien, c'est accessible. Il y a des enjeux. Bien, je ne sais pas à quoi il fait référence. En théorie, puis, si je regarde la... bien, je ne sais pas. C'est à dire, je sais qu'il y a des enjeux de fréquence, de vols annulés, de fiabilité des vols, et tout ça, puis je suis certaine que le collègue des Îles-de-la-Madeleine ne va nous en parler, de gens qui ont de la difficulté à pouvoir prendre un vol parce que soit il n'y a pas de place, ou soit il y a trop de monde, ou soit il n'y a pas eu assez de places, le vol est annulé, etc. Mais, quand je regarde, là, les parts de marché auxquelles je faisais référence tout à l'heure, là, l'endroit où il se vend le plus de billets, c'est les Îles-de-la-Madeleine, 31 % depuis le 1er juin 2022, donc depuis l'entrée en vigueur du PAAR, 31 %, la plus grosse part de marché aux Îles-de-Madeleine, et juste en mars 2023, 37 %. Et donc Gaspé aussi, moins, là, mais plus les Îles. Donc, les Îles-de-la-Madeleine, c'est eux qui vendent le... qui... pour... C'est la destination pour laquelle les gens achètent le plus de billets depuis que le programme est en cours. Alors, il y a des gens qui achètent des billets.

**M. Morin :** ...des articles de journaux là-dessus, surtout pour la période estivale. Sauf qu'il y a des gens au Québec qui vivent dans ces régions-là à longueur d'année et c'est là que ça se complique. Je donne un exemple concret à la ministre, parce que ça a été rapporté dans les journaux. Récemment, il y a des industriels autrichiens qui sont venus d'Europe pour se rendre à une aluminerie à Sept-Îles et ils sont restés pris à Montréal parce qu'il n'y avait aucune connexion possible avec l'aluminerie. Ils ont été obligés d'avoir une rencontre via Teams puis retourner en Autriche. Est-ce que c'est normal que des industriels qui veulent venir faire des affaires au Québec soient coincés à Montréal, qu'il n'y ait pas de vol vers les régions puis qu'ils sont obligés de retourner chez eux? Alors, quel est le plan de la ministre pour s'assurer qu'il y aura des liaisons constantes avec les régions?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, est-ce que c'est normal? Non, c'est exactement ça, le propos du comité qu'on a réactivé puis qu'on... avec lequel on se rend compte... dans lequel il y a tous nos transporteurs, il y a les gens, il y a les chambres de commerce, il y a toutes les personnes. Puis là, le député me parle de, peut-être, potentiels investisseurs, ou, en tout cas, ces gens-là d'Autriche, je ne sais pas ce qu'ils venaient faire ici, mais peut-être des investissements potentiels. C'est ça. Alors donc, c'est intéressant, c'est exactement ça qu'on veut. Alors...

Donc, c'est pour ça, il faut trouver une manière de sécuriser pas dans le sens de sécurité des avions, mais, je veux dire, d'améliorer la fiabilité puis la fréquence des vols pour que les vols arrêtent d'être annulés. Puis, des fois, mon collègue des Îles-de-la-Madeleine me texte... en tout cas, au moins une fois, il m'a texté un vendredi, il m'a dit : Mon vol est annulé, mon vol est encore annulé. Alors, tu sais, c'est des choses de la vraie vie dont je suis bien consciente, et on travaille là-dessus pour améliorer.

• (11 h 30) •

Mais c'est les transporteurs, tu sais, c'est... Puis il y a le rôle d'Air Canada aussi là-dedans. De ce que je comprends, les transporteurs, nos... je ne dirais pas nos petits transporteurs parce que je ne veux pas que ce soit péjoratif, mais qui ne sont pas de l'envergure de... qui sont des indépendants québécois, qui ne sont pas nécessairement de l'envergure d'Air Canada, qui essaient de tirer leur épingle du jeu, qui essaient d'avoir, justement, une offre de services qui est constante, qui est prévisible, qui est fiable. Après ça, en mettant Air Canada là-dedans, des fois, ça déstabilise un peu le marché, la concurrence, puis tout ça se fait au détriment de l'utilisateur. Alors, c'est ça qu'on veut essayer de redresser.

**M. Morin :** Dans le document budgétaire, à la page E.34, en ce qui a lien... en lien avec les mesures pour assurer le maintien et la mobilité des personnes et l'approvisionnement des communautés, pour maintenir les services aériens régionaux essentiels, en 2023-2024, il y a un montant de 10 millions. Par la suite, il n'y a absolument rien.

Donc, quel est votre plan, et où allez-vous trouver l'argent pour vous assurer qu'en 2024-2025 et suivants les régions seront desservies adéquatement, à la hauteur d'un service auquel ils doivent s'attendre?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre. Il reste une minute.

**Mme Guilbault :** Bien, c'est ce que je disais tout à l'heure, dans la pandémie, un peu comme pour le transport collectif, on a mis en place des programmes d'aide d'urgence, où on a donné... Cumulativement, là, le programme auquel il me fait référence, on est à 74 millions, incluant le 10 millions qui était au dernier budget. C'est le PAMSAREPUS.

Je vous épargne le nom, au long, de ce programme-là. Mais donc 74 millions, plus 8 millions du fédéral, donc on est à 82 millions juste pour ce programme-là. Mais il y a aussi le Programme en soutien aux aéroports régionaux, il y a le Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales, il y a le Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales. On a donné, vous voyez, un 3,8 millions, 84 millions dans le PAQIAR. Il y a de l'argent, là, tu sais, puis, après ça, ici, évidemment, ce qu'on met pour les fameux billets à 500 \$, donc.

Mais, quand je disais, tout à l'heure, des programmes viennent à échéance, les programmes viennent à échéance en 2024. Et, avec mon adjoint, ce qu'on fait, puis c'est vraiment lui qui préside les travaux du comité, mais moi, je suis là aussi, avec lui, et... c'est qu'on veut trouver les solutions. Parce que, tu sais, je veux dire, c'est une chose de venir dire, ici, il y a un problème, il y a un problème, il y a un problème, mais on n'est pas dans *Alice au pays des merveilles* non plus. Donc, il faut qu'on trouve des solutions...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Nous allons maintenant poursuivre avec la deuxième opposition. M. le député de Taschereau, la parole est à vous.

**M. Grandmont :** ...j'aimerais rapidement revenir sur le troisième lien, Mme la ministre. Si on comprend que la version 1, avec un tunnel autoroutier, a été abandonnée au profit d'une autre, avec du transport collectif seulement, c'est que la version... la nouvelle version est moins chère que la version avec une autoroute. Est-ce que je suis correct?

**Mme Guilbault :** On passe de deux tubes à un tube.

**M. Grandmont :** Donc, c'est moins cher.

**Mme Guilbault :** Alors, forcément, c'est moins cher.

**M. Grandmont :** Parfait. Donc, c'est moins cher. Puis là vous avez dit : On ne dévoilera pas le prix, ce serait irresponsable, ou je ne sais pas le terme que vous avez utilisé, là. Mais donc vous avez une fourchette de prix pour ce deuxième... ce nouveau projet.

**Mme Guilbault :** J'aurai — j'aurai au futur simple — une fourchette de prix au moment où on aura fixé les modalités plus précises du projet, à savoir le tracé et le mode de transport qui va passer dedans.

**M. Grandmont :** Parfait. Merci. Quand est-ce que nous aurons, nous aussi, accès à cette fourchette de prix?

**Mme Guilbault :** Quand je pourrai déposer mon dossier d'affaires dans le futur projet, une fois qu'on aura terminé de l'élaborer consciencieusement.

**M. Grandmont :** J'allais vous demander si c'était en début d'année, mais je n'irai pas sur ce terrain-là, on y a déjà joué. Maintenant, pour ce qui est de votre conférence de presse, vous aviez dit que, pour l'instant, vous excluez un projet autoroutier. Donc, en excluant un éventuel remplacement probable, puis je parle vraiment, là, au conditionnel, là, tu sais, en excluant un remplacement possible, ou éventuel, ou hypothétique des deux ponts existants dans l'ouest, pont Pierre-Laporte et pont de Québec, est-ce que, pour vous... est-ce que vous excluez un nouveau lien autoroutier entre Québec et Lévis?

**Mme Guilbault :** À quel moment?

**M. Grandmont :** D'ici 2030, par exemple.

**Mme Guilbault :** Mais ce que j'ai dit la semaine dernière ou il y a deux semaines, c'est qu'il y a les enquêtes origine-destination qu'on fait, nous, ici, au ministère. Alors, il y en a une cette année, en 2023, dont on aura les résultats en début d'année 2024, et il y en aura une... c'est aux cinq ans, donc il y en aura une en 2028. Alors, on va voir d'une fois à l'autre.

Puis c'est ça que j'essaie aussi d'expliquer, ce n'est pas juste pour le troisième lien. De façon générale, nous, on fait des études, on regarde ce qui se passe dans les centres urbains, on réfléchit en combinaison avec nos inspections, en combinaison avec plein de facteurs, les rapports de coroners, puis on détermine les projets qu'on fait en maintien puis en développement. Donc, celui-là ne sera pas différent des autres.

**M. Grandmont :** Pour les prochaines décennies, vous n'excluez pas un nouveau lien autoroutier, en fonction des données que vous pourriez avoir.

**Mme Guilbault :** Bien, dans les prochaines décennies, là, je pense que ça devient un peu futuriste, là. Je veux dire, moi, je ne serai pas éternellement ici, là. Les décisions qu'on prend aujourd'hui ne sont pas immuables. Les choses changent à la lumière de l'évolution de la société, de l'évolution des déplacements. Là, il y a eu une pandémie. Espérons qu'il n'y en aura pas une autre, mais, tu sais, on... je veux dire...

**M. Grandmont :** Merci. Donc, vous ne l'excluez pas.

**Mme Guilbault :** ...il ne faut jamais dire jamais, comme on dit.

**M. Grandmont :** Parfait. Donc, vous ne l'excluez pas. Est-ce que... j'aimerais maintenant... Sur les études d'opportunité que vous allez réaliser pour le futur projet de transport collectif dans un tunnel, est-ce que vous allez envisager ou étudier autre chose qu'un tunnel, d'autres types d'infrastructures qui pourraient desservir de centre-ville à centre-ville en transport collectif?

**Mme Guilbault :** À part un pont, à quoi fait référence le député?

**M. Grandmont :** Moi, je vous demande si vous allez étudier d'autres choses que simplement un tunnel.

**Mme Guilbault :** Bien, dans ma conception, à part un tunnel, l'option, c'est un pont. Et, si on met un pont de centre-ville à centre-ville, on arrive directement sur le réseau, là, ici, en ville, qui est déjà chargé. Alors, ça amène d'autres enjeux que le faire sous terre, là, donc je veux juste le sensibiliser à ça. Dans sa circonscription et dans celle de son collègue de Jean-Lesage, il y a déjà beaucoup, beaucoup de... tu sais, c'est déjà très achalandé.

**M. Grandmont :** Donc, vous avez en tête peut-être un tunnel. Vous avez peut-être un pont qui pourrait éventuellement être étudié. Vous n'avez pas nommé les traversiers, on a la directrice générale qui est juste en arrière. Donc, une amélioration de la desserte en traversier ne fait pas partie de vos options pour améliorer les déplacements interrives de centre-ville à centre-ville?

**Mme Guilbault :** Bien oui, j'en ai parlé tout à l'heure, de la desserte Québec-Lévis, et j'ai dit... bien, sur le remplacement éventuel des deux traversiers, mais, de façon générale, tu sais, je le dis souvent, là, puis pas juste ici, à Québec-Lévis, il y a divers enjeux un petit peu partout avec ça, donc la consolidation de la flotte, avoir plus de navires de relève, donc pouvoir offrir des meilleurs services, déjà, dans l'offre actuelle. Et est-ce qu'on peut bonifier l'offre de la traverse Québec-Lévis, la fréquence, le nombre, et tout ça? C'est des choses qui sont étudiées. Comme on a conclu tout à l'heure avec mon collègue, l'usage éventuel des traversiers est à l'étude.

**M. Grandmont :** Donc, dans une étude d'opportunité, il pourrait y avoir plus que juste un tunnel, finalement, qui serait étudié.

**Mme Guilbault :** Mais c'est qu'on prend en compte tous les facteurs aussi autour, là, comme je dis, les patrons de déplacement. Même dans les nombreuses études, les navettes sont abordées aussi, là, dans les... Comment on appelle ça? Le portrait des infrastructures existantes, là, puis tout ça.

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Optimisation des liens existants, c'est ça. C'est déjà là.

**M. Grandmont :** Je pose la question parce que, dans le fond, ce que les Québécois... ce que les Québécois veulent avoir, c'est le meilleur coût-bénéfice pour les projets. On sait qu'un tunnel, peu importe qu'est-ce qui va rouler dedans, c'est sûr que ça coûte très, très cher. Il faut venir... il faut faire venir un tunnelier, etc., etc. Donc, est-ce que, dans l'ensemble des solutions que vous explorez, il va y avoir d'autres choses que juste un tunnel? Je comprends qu'il y a une ouverture.

**Mme Guilbault :** Les traversiers sont déjà pris en compte dans nos nombreuses études. C'est ça que je dis, là. Puis, peut-être, optimisation des liens existants, c'est le nom de la rubrique où on en parle dans les études.

**M. Grandmont :** Est-ce que vous avez une copie du PQI 2023-2033 avec vous? J'aimerais que vous la preniez, s'il vous plaît, et je vous inviterais à aller à la page A.10, qui est le tableau, en fait, des investissements prévus, là, pour les secteurs transport collectif et réseau routier. On a déjà eu des discussions, vous et moi, là, sur la part d'investissements prévus pour le transport collectif versus le routier. Je disais qu'on était à 70 % pour le routier, 30 % collectif. Vous me disiez : On est à 50-50. Donc, si on regarde le tableau ensemble, si vous êtes à la bonne page... Y êtes-vous? Vous êtes à la page A.10?

**Mme Guilbault :** ...budget. Puis, je pensais prendre celui du PL, puis il n'est pas là non plus.

**M. Grandmont :** Est-ce qu'on peut lui donner, s'il vous plaît, une copie de document? On est en étude des crédits.

**Mme Guilbault :** Pardon? Bien, j'ai... ça dépend de quoi on parle, là, mais j'ai les investissements au PQI.

**M. Grandmont :** Moi, j'aimerais que vous alliez... j'aimerais que vous alliez en page A.10 du PQI. On perd du temps.

**Des voix :** ...

**M. Grandmont :** On n'est pas capables de trouver, à la partie gouvernementale, le PQI? S'il vous plaît.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...la question, puis on verra si on est capables de répondre, avant d'insinuer qu'on serait désorganisés.

• (11 h 40) •

**M. Grandmont :** ...page A.10 de ce document, vous avez là une colonne qui s'appelle PQI 2023-2033, dans lequel on a, pour les transports collectifs, 15,3 milliards de dollars réservés pour les transports collectifs et 38,4 milliards de dollars réservés pour le transport routier. Moi, quand je regarde ça, je vois un ratio d'à peu près 70/30 en faveur du transport routier.

Ce qu'on comprend, c'est qu'à la dernière colonne il y a un déplacement, en fait, on ajoute, en fait, des PQI ultérieurs et hors PQI et on y ajoute aussi des aménagements de voies réservées et une mesure préférentielle pour l'autobus, pour finalement arriver avec un 48,4 en transport collectif et 47,3. C'est le Plan québécois des infrastructures 2023-2033. Pourquoi on y ajoute, finalement, PQI extérieur, donc des choses qui devraient normalement se dérouler après 2033? Pourquoi on ajoute ça à ce tableau-là alors que, partout, dans tous les autres ministères, on n'a pas ce genre d'exercice là, d'ajouter ce qui se trouvera dans d'éventuels PQI?

Ma question est la suivante : Pourquoi on arrive, selon vos calculs, à 50-50 en ajoutant PQI extérieur... ultérieur, alors que, selon la colonne PQI 2023-2033, on arrive à un ratio 70/30?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...la parole à Mme la ministre pour vous répondre.

**M. Grandmont :** Oui.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, c'est parce que... C'est pour un peu... Tu sais, un PQI, ça demeure une intention d'investissement. Un PQI, c'est une intention d'investissement qui permet aux gens de se référer sur les intentions d'investissements d'infrastructures d'un gouvernement sur 10 ans. Donc, ça reste quelque chose de théorique dans le sens où, oui, il y a des sommes qui sont budgétées puis ont franchi certaines étapes. On parlait, tout à l'heure, d'opportunités, dossiers d'affaires, etc. Alors, il y a des sommes concrètes, il y a des sommes qui sont dépensées, mais ça reste un plan d'intentions d'investissements. Alors, c'est une sorte de projection élargie sur le même principe que le PQI, les intentions d'investissement d'un gouvernement, et, pour être complètes, ces... pour faire une projection ou une esquisse complète des intentions d'investissements d'un gouvernement. Puis, encore là, on le fait de façon très transparente. Vous voyez, le député sait très bien, là, que ça inclut les PQI extérieurs, on ne fait pas semblant que c'est tout dans le PQI, mais c'est une manière de démontrer aux gens les intentions d'investissements de notre gouvernement en matière de transport collectif et ça inclut, donc, divers projets. Tu sais, si on prend... ou si on prend, par exemple, des projets qui... le projet qui... le REM, qui a été fait par la caisse, qui n'est pas à proprement dit dans le PQI, mais qui... quand même, c'est des investissements, 6,9 milliards de dollars pour le REM de l'Ouest. Quand on pense à des projets comme ce qui est prévu pour le tramway à Gatineau, quand on pense à toutes sortes de choses... Et, des fois, il y a une partie des sommes qui est déjà prévue au PQI mais pas au complet. Donc, le delta est calculé dans le... les chiffres auxquels fait référence le collègue, là, qui nous porte effectivement à 48,4 milliards en transport collectif cette année, donc... Alors donc, c'est ça.

**M. Grandmont :** ...intégrer des éléments qu'on appelle PQI ultérieur, donc des investissements qui seraient prévus pour après 2033 dans le PQI 2023-2033. Moi, ce que je lis, là, la colonne PQI 2023-2033, là, on est à un ratio d'à peu près deux fois plus d'investissements dans le transport routier que dans le transport collectif. Est-ce que la ministre est d'accord?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est parce que les projets... Tu sais, admettons, je vais en prendre un, exemple, là, concret, là, tu sais...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça, c'est la continuité des projets. Mais, admettons, je prends, je ne sais, pas moi, le projet structurant boulevard Saint-Martin à Laval, bon, ou n'importe quel, là, le futur REM de la Rive-Sud... Tu sais, je pourrais en prendre plusieurs. C'est des projets qui vont s'échelonner dans une durée qui dépasse le PQI actuel mais qui vont se réaliser. Alors, l'intention d'investissement du gouvernement, elle est concrète. C'est juste que le PQI a été fait sur un principe de 10 ans. On pourrait faire un PQI sur 15 ans, puis, dans le fond, ces projets-là, probablement, seraient tous entièrement dans le PQI. C'est juste une question d'espace-temps, là.

**M. Grandmont :** ...oui, espace-temps, mais, dans tous les autres tableaux qui concernent les autres ministères, on s'en tient à ce qui va se passer en 2023-2033. Pourquoi faire différent au ministère des Transports?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est juste un intérêt. Je veux dire... Comment je pourrais dire ça? Chacun peut faire un assemblage comptable ou un assemblage mathématique comme il veut. L'important, c'est de le faire en toute transparence.

Moi, je ne fais pas semblant que ces sommes-là sont dans le PQI. Je le dis explicitement. Mais, quand je cumule mes intentions d'investissement dans des projets de transport collectif, pour certains, ça va au-delà de 10 ans. Et je fais le choix de présenter cette donnée-là et libre aux gens de l'utiliser ou non.

**M. Grandmont :** ...on est d'accord que, pour 2023-2033, on était à peu près à 70 % dans le transport routier et 30 % dans le transport collectif, si on regarde cette colonne-là, là, qui est l'espace-temps, 10 ans.

**Mme Guilbault :** Bien, dans le PQI...

**M. Grandmont :** C'est ce que ça dit.

**Mme Guilbault :** Là, vous me parlez du PQI ici.

**M. Grandmont :** La page A.10, la colonne... la deuxième colonne.

**Mme Guilbault :** Transport collectif, c'est ça où je suis, à 31,5, routier, 13,7, transport collectif. Mais il y a une autre chose aussi là-dedans, c'est que, dans les projets de transports routiers, il y a des projets de transport collectif parce qu'il y a des élargissements ou des aménagements de voies pour du transport collectif. Donc, tu sais, on le met dans le routier, mais, en fait, la vocation, c'est du transport collectif.

**M. Grandmont :** Merci. Maintenant, sur le maintien des actifs. En 2019, il y avait eu 3,5 milliards de dollars qui avaient été mis en maintien des actifs. En 2023, on est à 2,8 milliards, et les proportions sont passées de 38 % du budget transports collectifs à 20 % du budget transport collectif. On le voit avec les traversiers, ça va mal, ils ont besoin d'entretien majeur. La ligne verte a besoin d'entretien majeur. Pourquoi la ministre, finalement, voit... a fait diminuer la proportion puis, même en chiffres absolus, les investissements en maintien des actifs dans le transport collectif?

**Mme Guilbault :** Est-ce que le député peut me répéter les années de référence?

**M. Grandmont :** 2019, 3,5 milliards, 38 % du budget transport collectif, et 2023, 2,8 milliards, pour 20 % du budget transport collectif. Pourquoi ça baisse?

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, effectivement, il y a eu sensiblement une légère baisse, mais, de façon générale, on investit énormément dans le maintien des actifs. Puis, vous voyez, au total, là, mon maintien d'actifs, je suis à 60 %, j'ai augmenté par rapport à l'année passée et... Et donc c'est ça. Puis on investit énormément en bonification. On parlait du projet de la ligne bleue...

**M. Grandmont :** ...

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça, exact. Mais moi, j'ajoute qu'on investit beaucoup en bonification. Si on veut des projets, il faut trouver l'argent quelque part.

**M. Grandmont :** Il faut maintenir nos projets. Dernière question sur l'adaptation aux changements climatiques. Les infrastructures, on l'a vu avec... dans le cas de Baie-Saint-Paul, entre autres, là, les... et dans Lanaudière aussi, les infrastructures routières sont rapidement touchées par les changements climatiques. En même temps, les routes sont aussi une cause de l'augmentation de nos... des changements climatiques. On émet plus de gaz à effet de serre si on construit des routes et on augmente le parc de véhicules. Est-ce qu'elle sait combien d'argent ont besoin les municipalités pour s'adapter aux changements climatiques au cours des prochaines années?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Cinq secondes.

**Mme Guilbault :** Bien, l'adaptation aux changements climatiques dépasse largement le ministère des Transports et de la Mobilité durable.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Merci, Mme la ministre. Avant de poursuivre avec le prochain bloc, je veux juste aviser les collègues que j'ai pris connaissance du document transmis par le député de Marquette, le... qui... c'est intitulé Bureau de projet conjoint, études techniques sur le pôle de Dorval et le lien. Puis, juste pour votre gouverne, c'est transmis uniquement aux membres.

Alors, je suis prête à reconnaître maintenant le député des Îles-de-la-Madeleine. La parole est à vous. Oui, c'est ça, voilà.

**M. Arseneau :** Oui. Merci, Mme la ministre... Mme la Présidente. À la demande de Mme la ministre, je vais aborder la question du transport aérien régional. Je sais qu'elle démange de pouvoir en discuter avec moi.

Plus sérieusement, demandez à n'importe quelle personne qui habite les Îles-de-la-Madeleine ou les régions, le constat, il est le même partout, jamais la situation n'a été aussi catastrophique. Jamais on n'a été aussi mal desservis en matière de transport aérien régional.

Pourtant, je dois quand même le rappeler, en 2020, il y a un comité qui avait été mis en place, là, un groupe d'intervention sur le transport aérien régional qui avait pour objectif de doter le Québec des régions d'un nouveau modèle de desserte qui soit abordable, et qui soit fiable, et qui soit pérenne.

La mesure qui a été proposée par le gouvernement l'année passée, on en a parlé tout à l'heure, c'est des billets à 500 \$, une mesure qui s'ajoutait à un programme qui existait déjà, le Programme de réduction des tarifs aériens qu'on a constitué le PAAR, P-A-A-R.

J'aimerais savoir, d'entrée de jeu, là, pour qu'on ait les bons chiffres, sur les 98 000 billets que vous vouliez pouvoir rendre accessibles aux Québécois qui voyagent en région, c'est quoi, le pourcentage qui a effectivement trouvé preneur? J'aimerais qu'on puisse avoir les chiffres les plus récents. Et, s'il y a un tableau, qu'on le rende disponible, s'il vous plaît.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, moi, je vois ici que, depuis le 1er juin 2022, on a vendu 36 535 billets.

• (11 h 50) •

**M. Arseneau :** Donc, grosso modo, on aurait un taux de réussite de ce programme-là d'environ 36 %. Moi, je calcule que c'est un échec, Mme la Présidente, et j'ai beaucoup de difficulté avec l'idée qu'on doive nécessairement attendre la fin du programme, donc 2024, pour apporter des correctifs au programme, qui, à l'évidence, ne fonctionne pas. Parce que, si on a travaillé sur... à stimuler la demande en matière de transport aérien à hauteur de 36 % des objectifs, on n'a pas travaillé sur l'offre, et actuellement c'est l'offre qui pose problème.

Alors, moi, je voudrais demander à la ministre si elle peut considérer, comme son collègue de René-Lévesque l'a mentionné tout à l'heure, que des solutions soient mises en place de façon transitoire avant la fin du programme. Là, je veux travailler de façon constructive avec la ministre, parce qu'on ne peut pas attendre un peu partout en région, et en particulier des régions qui dépendent complètement du transport aérien comme les Îles-de-la-Madeleine, une autre année, une autre année et demie, le temps qu'on réfléchit, là, dans un comité permanent, mais sur... Au quotidien, on a des impacts sur, évidemment, la population, sur les malades, sur le tissu socioéconomique. Est-ce qu'on peut considérer la possibilité de mettre en place des solutions pendant la durée des travaux du comité?

**Mme Guilbault :** Bien oui, absolument, puis le député a raison. C'est peut-être moi qui me suis mal exprimée, là, je ne voulais pas dire que toutes les actions allaient être forcément posées dans un an, mais je disais qu'un an, pour nous, c'était l'échéance pour pouvoir mettre en place puis arriver possiblement avec des renouvellements de programme, des nouvelles moutures, et tout ça, qu'est-ce qu'on renouvelle, qu'est-ce qu'on... qu'est-ce qu'on garde, qu'est-ce qu'on ne garde pas, et tout ça. On n'est plus... Il reste qu'on n'est plus dans le même contexte pandémique qu'on a déjà été lors de la naissance de certains de ces programmes.

Mais oui, puis mon collègue travaille là-dessus. J'ai rencontré le député un peu avant ou après Noël et je crois... Je ne sais pas, la lettre, est-ce qu'on... Parce qu'il m'a écrit, mais je pense qu'on attend encore que je corrige la lettre. Mais donc, s'il ne l'a pas déjà reçue, il va la recevoir bientôt, il faut juste que je la corrige. Alors... Puis, là-dedans, je lui réponds à sa suggestion très constructive pour qu'on puisse mettre en place... Et mon collègue, peut-être même c'est déjà fait sans ma lettre, là, mais, si ce n'est pas déjà fait, va rencontrer le député, va rencontrer des députés, d'ailleurs, des oppositions, pas seulement des Îles-de-la-Madeleine, pour que nos élus ici puissent participer, parce qu'il n'est pas le seul qui est touché par la question, par des gens aussi de l'économie sociale, il nous suggérait, très bonne idée. Alors, tu sais, on va récolter les points de vue. Puis c'est ça, les suggestions concrètes. Puis, l'autre fois, j'étais en Gaspésie avec mes deux collègues de la Gaspésie, puis j'ai dîné avec les préfets là-bas, puis eux autres aussi vivent la même chose. Donc, tu sais, c'est ça, mode solution.

**M. Arseneau :** ...Mme la ministre fait référence à une lettre que j'avais écrite il y a environ... peut-être un mois et demi. Entre-temps, j'en ai écrit une autre, et c'était une invitation à m'accompagner aux Îles-de-la-Madeleine, sur un vol commercial, pour aller rencontrer des intervenants là-bas qui ont des solutions à proposer.

Et, à ce que je sache, puis c'est là le nerf de la guerre, c'est qu'on a mis en place un programme qui met à disposition des gens, et surtout des gens des milieux urbains, des billets à bas prix. Mais, pour les gens qui habitent déjà les régions, il y a un programme qui s'appelle le Programme de réduction des tarifs aériens, une mesure qui fait partie du PAAR, qui est déjà utilisé par ces gens-là et qui peuvent... qui leur permet d'obtenir une réduction sur le tarif payé de 30 % à 60 %. Donc, le programme pour les gens des régions, il existait préalablement à l'an dernier, il est déjà utilisé, puis j'aimerais avoir les chiffres, si on peut déposer le tableau, comme on le fait à chaque année, sur l'utilisation, à savoir si ça a varié par rapport aux dernières années.

Mais ce que je voulais dire essentiellement, ce à quoi les gens s'attendent, ce n'est pas avoir davantage de visiteurs au cours de la période estivale, c'est d'avoir un service qui soit plus robuste, qui soit plus fiable. Et, à cet égard-là, je me surprends de voir que le gouvernement et le ministère des Transports n'a pas demandé aux transporteurs qui se prévalent du programme de comptes. Est-ce que la ministre a une idée à savoir si on peut s'assurer qu'en... tout en soutenant le transport aérien et les transporteurs, à travers le programme d'aide d'urgence sanitaire et à travers le programme PAAR, qu'on leur demande de maintenir un service minimal, je pense, par exemple, à Sept-Îles, à Baie-Comeau ou à Bonaventure, et, pour les autres destinations, à maintenir un service qui soit fiable?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est ça, l'objectif. C'est ça qu'on veut. Il faut se replacer que, comme je disais, la naissance de certains de ces programmes-là dans un contexte pandémique, tout le monde est un peu en mode survie, là. Il n'y en avait pas, de monde, dans les avions, il ne fallait juste pas que les compagnies ferment, ou désertent, ou que,

tu sais... Puis, il fallait quand même mettre de l'argent aussi. On en a profité pour moderniser certaines de nos infrastructures aéroportuaires. Je suis certaine que le député est d'accord avec moi qu'il y en a plusieurs qui en ont besoin, donc... Alors, c'est ça.

Mais là c'est parce qu'il y avait plusieurs choses, là, puis je ne veux pas perdre... prendre tout le temps, là, mais ce que j'ai ici, les chiffres pour 2022-2023 pour le programme de remboursement auquel il fait référence, on projette... estimé qu'au total, pour 2022-2023, environ 12 000 remboursements devraient être faits, pour un total de 5 millions, remboursements qui varient de 30 % à 60 % du coût des billets. C'est les modalités du programme. Alors, je ne sais pas si ça répond.

**M. Arseneau :** ...mais si on peut déposer le document. Est-ce que ce document-là peut être rendu disponible, par la suite, à la commission?

**Mme Guilbault :** Bien, ça, c'est un courriel, mais je ne sais pas si...

**M. Arseneau :** Parce qu'en fait ce que je veux démontrer par là, c'est que ce programme-là, il est très utilisé parce qu'il est nécessaire et il est essentiel pour permettre aux gens des régions d'avoir, justement, accès à des transports, à une certaine mobilité interrégionale à coût abordable. Ça, c'est le premier élément.

Mais ce que je veux aussi faire valoir, c'est qu'un programme comme celui des billets à 500 \$, bon, qui arrive à vendre, tu sais... à, essentiellement, atteindre 36 % de son objectif, le problème, ce que je soupçonne, mon hypothèse, c'est qu'on a bien beau offrir des billets à bas prix, si on n'a pas un service fiable, si on n'a pas d'avion, si on n'a pas de siège de disponible, bien, évidemment qu'on ne va pas résoudre le problème. Alors, moi, c'est la raison pour laquelle je n'insisterai jamais suffisamment pour dire qu'il faut travailler sur l'offre.

On a invité les transporteurs à faire partie du comité permanent sur le transport, mais moi, je vous invite aussi à retenir... un peu comme votre collègue ministre des Finances a dit, de trouver des solutions alternatives. Il réagissait à la décision d'Air Canada de couper ses services sur la Côte-Nord puis il a dit : Bien, effectivement, je suis déçu parce que l'Aluminerie Alouette, là, ne peut plus avoir un service adéquat. Il dit : Il va falloir trouver d'autres alternatives. Est-ce que la ministre est d'accord avec son collègue qu'il faut trouver des alternatives?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Avant de répondre, Mme la ministre, est-ce qu'il y a consentement pour le dépôt du document en question? Puis, si oui, pourriez-vous l'envoyer immédiatement à la secrétaire de la commission?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est que moi, je n'ai pas de... Ça, c'est un courriel, là, mais on pourra le déposer ultérieurement.

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça. Oui, oui, oui, les chiffres qu'on a sur le programme en question.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Parfait. Merci. Et pour la réponse.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Ah! bien oui, j'en ai un, regarde, Programme de réduction des tarifs aériens, aide accordée pour 2019-2020 à 2022-2023. Est-ce que ça intéresse le député? Bon.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Parfait. Ça fait qu'il y a consentement pour le dépôt du document, ça fait que la secrétaire de la commission est en attente du document. Puis, pour la réponse, Mme la ministre.

**M. Arseneau :** ...avec votre collègue? Est-ce que la ministre est d'accord avec son collègue qu'il faut trouver des alternatives? Oui, mettre à contribution les transporteurs actuels, mais regarder, si vous me permettez l'expression, un peu en dehors de la boîte aussi, parce qu'avec toujours les mêmes solutions, bien, on ne règle jamais les problèmes. Ça fait 25 ans qu'on s'essaie.

**Mme Guilbault :** Non, c'est sûr, c'est ça, puis c'est ça que je disais tout à l'heure, puis mon micro a fermé, mais, tu sais, j'en parlais aux gens de la Gaspésie, c'est un peu toujours la même chose, tout le monde nomme les mêmes problèmes. Ça fait... moi, ça fait six mois que je suis ici, aux Transports, là, ça fait que... donc, mais, tu sais, tout ça était préexistant, puis j'ai l'impression, à entendre mes collègues de la Côte-Nord, à entendre le député des Îles, à entendre la Gaspésie, à entendre Abitibi, que c'est éternel, cette affaire-là, alors... mais éternel, évidemment, façon de parler, là, mais donc c'était avant la pandémie aussi. Il y avait déjà des enjeux, possiblement qu'ils ont été accentués. Alors, j'aimerais ça qu'on trouve le fond du problème.

Mais ces gens-là sont... tu sais, sont de bonne foi. C'est sûr que, tu sais, c'est une industrie qui est lucrative, tu sais, les gens doivent faire de l'argent pour fonctionner, alors il faut trouver un système où eux vont avoir l'impression que c'est rentable de fonctionner à un certain régime puis que nous, on va jouer notre rôle, comme gouvernement. On ne peut pas se substituer aux transporteurs, mais quel rôle on peut jouer pour garantir une offre de services qui va

être à la satisfaction des usagers? Parce que, en bout de ligne, nous autres, c'est ça qu'on veut que les Québécois puissent se déplacer d'une région à l'autre avec une certaine fiabilité, une fiabilité certaine plutôt.

• (12 heures) •

**M. Arseneau :** ...apporter deux éléments, en terminant, puisqu'on est dans l'étude des crédits. L'an dernier, lorsque votre collègue du ministère des Transports a annoncé son programme, il disait qu'évidemment il y aurait un cadre administratif qui ferait en sorte, par exemple, que les gens d'affaires, les gens de la santé, les fonctionnaires n'auraient pas accès à ces billets-là. Je vous suggère de faire enquête là-dessus. On me disait également qu'on ne pourrait pas se prévaloir de ce programme-là plus de six fois par année, là, je pense que c'était trois ou six allers-retours, là. Ce que je veux mentionner, c'est que, sur le plan de la rigueur administrative, il y a des enjeux qui sont soulevés, à l'heure actuelle, sur l'utilisation qui est faite actuellement de ce programme-là.

Et je terminerais en mentionnant que, pour le Programme de réduction des tarifs aériens, ce programme-là, il était géré aux Îles-de-la-Madeleine, il y a quelques années, pour les gens qui habitent les régions. Le délai de réponse était de l'ordre de quelques semaines, deux, trois semaines. Il a été ensuite transféré, comme administration, à Baie-Comeau. Aujourd'hui, on nous dit que le programme, il est géré depuis Montréal et que le délai dépasse souvent les trois mois, alors que le gouvernement se donne un objectif de régler les demandes de remboursement du transport aérien en l'espace de 90 jours maximum. Je vous rappelle que c'était quelques semaines, il y a environ trois ans, maintenant, c'est à Montréal. Et j'aimerais qu'on regarde là-dessus, parce qu'essentiellement ce que les gens sont rendus à faire, même si ça leur coûte plus cher, les gens des régions qui ont un programme à eux de réduction de 30 % à 60 %, bien, ils vont faire un achat de billets à 500 \$ parce que la réduction s'applique immédiatement. Et, d'ailleurs, votre collègue aux Transports avait dit : Mais, si on offre des billets aux touristes à 500 \$, et ils ont le rabais instantanément, on va regarder à la possibilité que le PRTA, mais que ce soit aussi un rabais instantané. Est-ce que la ministre peut s'engager à faire cette analyse-là pour véritablement que les citoyens des régions pour qui on développe un service de transport, mais que ce soit eux aussi qui puissent toucher immédiatement les mesures de soutien financier du gouvernement?

**Mme Guilbault :** Oui. Mais je me prends une note, là, voir comment on peut améliorer les délais de remboursement. Il y a peut-être une affaire aussi de preuve d'achat et de délai de... C'est sûr que nous, il faut qu'on reçoive la demande, et tout ça, mais on va essayer de voir si on peut l'améliorer.

**M. Arseneau :** ...en terminant, parce que je vois que le temps file, j'aurais voulu aussi aborder le transport maritime et profiter de la présence de la nouvelle présidente-directrice générale de la Société des traversiers du Québec. Juste pour nous faire un état de situation, actuellement, là, sur la Côte-Nord, bon, on nous dit que le transport de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, ça prend 40 minutes, des durées d'attente de 1 h 30 min, deux heures. On voit ce qui se passe à Baie-Saint-Paul. Ça ne facilite pas les choses non plus. Et le traversier de Matane vers la Côte-Nord, bien, il serait interrompu, là, pendant quelques jours. Ça ne va pas bien. Est-ce que vous pouvez nous expliquer quelles sont les pistes de solution? Parce qu'on semble manquer de navires puis, évidemment, bien, le service en souffre. Est-ce que c'est possible d'entendre la directrice là-dessus... la PDG?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Oui. Mme Bédard, la parole est à vous.

**Mme Bédard (Greta) :** Alors, bien, il y a plusieurs questions. Est-ce que je dois vous parler de l'ensemble du réseau ou sur la fiabilité de service, le manque de navires de relève? C'est un peu ça que je comprends.

Évidemment, on constate, là, qu'on manque de navires de relève à certaines traverses. Par contre, avec l'annonce des trois nouveaux traversiers, évidemment, ça va dans le sens de se doter de navires de relève dans toutes les traverses.

Par... Pour ce qui est de la fiabilité de nos navires, actuellement, ce qu'on tente de faire beaucoup, vous parlez d'interruption de service, c'est de vraiment planifier en amont et d'avertir la clientèle lorsqu'on a des interruptions qui sont liées principalement, justement, à des entretiens préventifs. Alors, on travaille beaucoup en prévention, de prévoir les entretiens en amont, aviser la clientèle. Alors, ça fait partie de la stratégie, là, de redonner de la fiabilité, c'est-à-dire certaines interruptions programmées, comme vous avez pu le voir sur... à Matane, Baie-Comeau, Godbout.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...Bédard. Nous allons poursuivre avec le dernier bloc de l'opposition officielle. M. le député de l'Acadie, la parole est à vous.

**M. Morin :** Merci, Mme la Présidente. Dans ce bloc, j'aimerais aborder la question de la sécurité routière et de la sécurité des piétons.

Alors, comme vous le savez, malheureusement, 2022 a été une année meurtrière pour les piétons au Québec, qui représentent un fort pourcentage des personnes décédées sur les routes. On a tous appris la mort de cette jeune étudiante à Montréal. Pas plus tard que le 25 avril dernier, en fin d'après-midi, un jeune adolescent a été frappé par une automobile à Châteauguay. Les journaux rapportent que cet accident, ce jeune garçon de 13 ans qui a été heurté, serait dû à un manque d'attention de la part du conducteur. Il n'aurait pas vu l'adolescent s'engager sur la traverse pour piétons. Donc, l'étudiant n'a pas essayé de traverser entre deux véhicules. Il était sur une traverse de piétons. L'automobiliste ne l'a pas vu. 25 avril. Donc, ça vient d'arriver.

Mme la ministre s'est montrée ouverte, Mme la Présidente, à ce qu'il y ait des changements au Code de la sécurité routière. Je lui ai posé des questions en Chambre à ce sujet. Mme la ministre a parlé du dépôt d'un plan d'action, ça fait déjà un bout de temps de ça. Donc, quand pouvons-nous nous attendre à la présentation de votre plan d'action?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Je voudrais le déposer d'ici la fête nationale.

**M. Morin :** Donc, d'ici le 24 juin?

**Mme Guilbault :** Bien, je pense que, même s'il est libéral...

**M. Morin :** De quelle année?

**Mme Guilbault :** ...mon collègue connaît la date de la fête nationale.

**M. Morin :** Bien, comme je viens de le souligner, Mme la Présidente, je crois avoir mentionné le 24 juin. Je comprends mal l'allusion de la ministre. Je pense qu'on est tous des Québécois, des Québécoises. Je trouve ça un peu navrant de sa part. Elle me prête peut-être des intentions.

Ceci étant, moi, ma question est : De quelle année? Parce que je sais que le 24 juin, c'est la fête nationale du Québec.

**Mme Guilbault :** 2023.

**M. Morin :** Donc, c'est votre engagement ferme? Parfait. Est-ce que vous êtes en train de considérer des changements au Code de la sécurité routière?

**Mme Guilbault :** Je suis en train de considérer plusieurs choses. D'ailleurs, j'ai fait une interpellation avec le député Taschereau là-dessus et j'ai dit que, oui, c'est une des choses que je regarde, tout comme l'aménagement, tout comme les photo-radars, entre autres choses, pour être succincte.

**M. Morin :** Et avez-vous un échéancier que vous pouvez partager avec nous?

**Mme Guilbault :** Bien, le 24 juin 2023, pour le dépôt de mon plan.

**M. Morin :** Incluant les modifications au Code de la sécurité routière?

**Mme Guilbault :** Non. Bien là, j'ai même... Là, je n'ai pas dit qu'il y aurait des modifications au Code de la sécurité routière. La question du député d'Acadie était : Est-ce qu'elle considère des modifications au Code de la sécurité routière? Et j'ai dit : Des modifications au CSR font partie des choses que je regarde, tout comme l'aménagement, tout comme les photo-radars. Alors, je n'ai pas dit qu'il y aurait des modifications, je n'ai pas dit ce qu'il y aurait dans le plan, donc je n'ai pas dit non plus l'échéance d'opérationnalisation des éventuelles hypothétiques mesures de mon plan, qui n'est pas encore déposé.

**M. Morin :** Et est-ce que Mme la ministre a l'intention de s'inspirer de l'approche Vision zéro dans son plan qu'elle est en train d'étudier?

**Mme Guilbault :** Oui. La Vision zéro et le Système sûr font partie des choses dont on discute.

**M. Morin :** Parfait. Autre cas, relativement à la sécurité des piétons, et c'est les relations entre les municipalités et le ministère de la ministre, ministère des Transports. J'ai ici trois exemples.

Premier exemple que je vous cite : à Preissac, en Abitibi, le journal ou les médias rapportent qu'en février 2023 une demande a été refusée par votre ministère pour abaisser la vitesse à Preissac, en Abitibi, devant une mine, la mine LaRonde. La mine demandait aussi la baisse de la vitesse pour assurer la sécurité des piétons. Êtes-vous au courant de cette situation?

**Mme Guilbault :** Je suis au courant. Là, ce cas-là, précis, c'est possible que je l'ai discuté, parce que j'ai discuté de plusieurs occurrences, là, un peu, de plusieurs situations qu'il y a en Abitibi. Parce que je suis allée dernièrement en Abitibi-Témiscamingue, où j'ai rencontré plusieurs préfets qui m'ont fait part d'un certain nombre d'enjeux par rapport à... tant des enjeux concrets, des cas précis, là, comme décrit le député, que l'interaction entre les directions... entre les municipalités et notre direction territoriale, et les directions territoriales et le... ce qu'ils appellent le central. Alors, c'est quelque chose aussi dont je discute avec, entre autres, mon sous-ministre, qui est ici, le quatrième, M. Villeneuve, et mon sous-ministre, le deuxième.

**M. Morin :** Autre cas concret, Mme la Présidente, celui-là à Saint-Flavien en mars 2023. Il y a une jeune personne qui est morte, une jeune fille, frappée par une voiture en 2018. Elle se rendait à l'école. Il n'y a pas de trottoir dans la municipalité. Elle a été frappée par le pare-brise d'une camionnette et elle est décédée.

Le rapport de la coroner recommandait la construction d'un trottoir où la fillette s'est fait happer mortellement. La ville a proposé la construction d'un trottoir de 1,8 mètre en bordure d'une route principale, donc qui est gérée par

le ministère des Transports, la route 271. L'école est située sur cette route-là dans la municipalité. Même si la route est de responsabilité provinciale, on nous rapporte que c'est la ville qui aurait dû payer la facture. Donc, la ville a procédé par un référendum, et le référendum a fait en sorte que les résidents ont voté non.

Maintenant, il n'y a toujours pas de trottoir dans la ville de Saint-Flavien. C'est une route qui est nationale pour le Québec et il y a toujours des enfants qui vont à l'école là. Est-ce que la ministre est au courant de ce cas? Et est-ce qu'elle peut s'engager, avec son ministère, à étudier la possibilité, pour le ministère, de construire le trottoir pour assurer la sécurité des enfants qui s'en vont à l'école?

**Mme Guilbault :** Oui, merci, M. le... Bonjour à vous, M. le Président.

Oui, je connais bien le cas en question. C'est un cas dont j'ai discuté à plusieurs reprises, entre autres, avec le député de Taschereau, avec ma collègue de Lotbinière-Frontenac aussi. Et, effectivement, ce qu'il faut dire, c'est que c'est sur le réseau municipal, effectivement, là, la responsabilité, c'est... la responsabilité municipale pour le trottoir en question. Nous avons, au ministère, modifié un programme d'aide financière pour rendre admissible une partie des coûts de ce trottoir-là.

• (12 h 10) •

Nous avons, au ministère, donné suite aux recommandations qui avaient été faites par le coroner dans ce dossier-là, une histoire, évidemment, qui est extrêmement triste. Et la municipalité a fait le choix d'aller en référendum et ses citoyens se sont prononcés contre le trottoir en question. Mais le programme d'aide financière reste disponible. Et, oui, nous restons disponibles. Notre direction territoriale, on travaille, je vous l'ai dit. Ma collègue de Lotbinière-Frontenac connaît extrêmement bien le dossier, connaît très bien les parents, et donc on est en discussion. Alors, s'il y a des changements, on sera là.

Mais ça amène l'élément plus large, puis le député a très raison de le soulever, puis j'en ai souvent parlé, c'est qu'il y a les deux réseaux : il y a le réseau municipal et il y a le réseau géré par le provincial. Et souvent des écoles ou d'autres endroits sont situés un peu au carrefour des deux réseaux. Alors, comme je dis souvent, les citoyens, ça ne les intéresse pas de savoir qui gère quelle rue. Ils veulent juste qu'on soit en sécurité. Mais ça amène, quand je parlais d'aménagement, tu sais, le réseau, mais le réseau contact, là, tu sais. Quand le réseau est en contact avec des infrastructures qui sont de responsabilité partagée, il faut qu'on puisse travailler ensemble le plus possible.

**M. Morin :** Bonjour, M. le Président. J'ai un autre cas concret, à Prévost, cette fois-ci, sur la 117. La municipalité et une école demandent à ce que la limite de vitesse soit abaissée à 50 km/h devant l'école. Le MTQ, le ministère, refuse. Êtes-vous au courant de ce dossier-là? Qu'est-ce que vous allez faire pour que la vitesse soit réduite devant l'école, qui est sur la 117?

**Mme Guilbault :** C'est un cas qu'on peut regarder. Ça aussi, on a beaucoup de demandes de modification de vitesse, que ce soit à la baisse ou à la hausse, mais notamment celles à la baisse. Des fois... Puis, tu sais, bon, c'est ça que vous je dis qu'on est en train d'évaluer, là. Ça amène des enjeux. C'est sûr que, si tu es sur une route où la vitesse est plus élevée, et, tout à coup, il y a une baisse abrupte, ça amène aussi des enjeux. Alors, il faut toujours bien l'évaluer sur l'ensemble du segment puis s'assurer que ce n'est pas un... ce qu'on dit souvent, le faux sentiment de sécurité ou que ça amène, finalement, une impression que ça va aller mieux puis que, finalement, ça ne donne pas les résultats escomptés. Bref, on est tout en train de regarder ça avec mes personnes concernées.

**M. Morin :** Mme la Présidente, est-ce que Mme la ministre est d'avis qu'au fond, les municipalités, qui sont des gouvernements très, très, très régionaux, sont mieux placées que le MTQ pour évaluer les véritables besoins en sécurité dans leur municipalité?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Juste pour revenir sur le cas précédent, parce que j'avais peut-être manqué le début de la question, mais c'est le cas qui est dans Prévost. Alors, oui, je le connais très bien, là, celui de la limite de vitesse. Et il y a un comité qui est en place avec la municipalité parce qu'il y avait eu un projet pilote et ça n'avait pas donné les résultats escomptés. Alors là, nous, effectivement, on suggérerait de remettre à 70. La ville n'était pas d'accord. Alors, il y a un comité qui est en place et qui se réunit, j'imagine. Mon collègue M. Villeneuve peut me confirmer : Ce comité-là se réunit?

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Depuis avril.

**M. Morin :** ...j'aimerais vous parler de la sécurité des signaleurs routiers. Comme vous le savez, hein, il y a un très grand nombre de chantiers routiers, notamment sur des autoroutes au Québec ou des routes nationales. Les signaleurs routiers sont souvent blessés, parfois harcelés par des conducteurs ou conductrices. Et vous aviez indiqué, après votre nomination, votre intention de rencontrer des signaleurs routiers pour se pencher sur ce dossier-là. Qu'est-ce que vous avez constaté? Combien de fois les avez-vous rencontrés?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, je les ai rencontrés, effectivement. D'ailleurs, quatre jours... trois jours après ma nomination, le 23 octobre, je m'étais rendue à l'émission *Tout le monde en parle*, et ils m'attendaient, les signaleurs routiers. Ils étaient directement sur place, là, au studio de Radio-Canada, et ils m'ont demandée si je m'engageais à les rencontrer. Alors, je l'ai fait et je les ai rencontrés, par la suite, deux représentants de deux associations de signaleurs routiers.

Il faut dire que, de façon constante, là, il y a une table, là, toujours... une table de travail avec des équipes au ministère pour... parce qu'il y a un plan d'action pour... je ne sais pas exactement, le plan d'action qui touche la sécurité des chantiers. C'est ça?

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** 2023-2026. Plan d'action en matière de sécurité sur les chantiers 2023-2026, qui est sur le point d'être publié. Alors donc, ça veut dire que le précédent venait à échéance cette année, en 2023. Donc, moi, quand je suis arrivée, fin 2022, c'était déjà en discussion à cette table-là avec les signaleurs, entre autres, pour avoir le nouveau plan en 2023-2026.

Tout ça pour dire qu'il y a une table structurelle avec eux, et moi, je les ai rencontrés. Et c'est une préoccupation aussi que j'ai en tout temps, pas seulement dans mon plan de sécurité routière, mais tout ce que je disais. Tu sais, je suis allée à la chambre de commerce de Montréal la semaine dernière. Toute l'affaire des cônes orange, là, faire le ménage des chantiers, avoir plus de fluidité, et tout ça, bref, mais il faut toujours trouver l'équilibre, c'est ça que je veux dire, entre le ménage des chantiers et le ménage des cônes orange, mais en avoir assez pour maintenir la sécurité de nos signaleurs puis de nos travailleurs sur les chantiers.

**M. Morin :** Est-ce que vous envisagez la création de nouvelles infractions ou l'augmentation des amendes au Code de la sécurité routière quand les gens ne respectent pas le code dans un chantier où il y a des signaleurs routiers présents?

**Mme Guilbault :** On a déjà doublé en 2019, donc. Mais, je l'ai dit tout à l'heure, j'évalue des modifications au CSR... j'évalue des modifications au CSR dans la foulée de mon plan de sécurité routière. Alors, je vais... on va l'évaluer.

**M. Morin :** Bien. Maintenant, j'aimerais parler, Mme la Présidente, du programme d'achat d'autobus électriques Lion pour le transport scolaire. Au Québec, il y a environ 11 000 autobus scolaires qui transportent nos enfants quotidiennement. Normalement, les véhicules doivent être remplacés après 12 ans. Votre gouvernement a fait passer la séquence de 12 à 14 ans. Donc, il y a 800 autobus scolaires qui doivent être remplacés annuellement, sinon on a des véhicules trop vieux, et polluants, et moins sécuritaires. Est-ce que la ministre peut nous indiquer combien d'autobus scolaires électriques ont été mis en service sur les routes depuis l'entrée en vigueur du programme?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Le chiffre de mon collègue était bon, ce qu'on me dit. Mais là on cherche la feuille des autobus électriques dans le cahier.

Alors, bien, c'est ça, on a notre cible d'autobus électriques, 65 % en 2030. On est en train de travailler. Puis, justement, mon collègue le député de Masson, avec, entre autres, la collègue de Huntingdon, travaille avec moi sur ce dossier-là.

Bon, c'est ça, «répartition géographique des autobus scolaires électriques et des bornes de recharge rapide». Mais est-ce que c'est ce que le député aimerait savoir? Parce que je ne veux pas faire perdre son temps.

**M. Morin :** Moi, je veux savoir combien il y a d'autobus électriques qui ont été mis en service depuis le début du programme.

**Mme Guilbault :** Bon. Bien là, moi, ici, je suis à... 589.

**M. Morin :** Je permettrai à la ministre de fournir le renseignement à la commission éventuellement parce que j'ai une autre question.

Quand on sait que le gouvernement visait à remplacer 14 % du nombre total d'autobus scolaires à la fin du programme, en mars 2024, ce qui équivaut environ à 1 500, comment le gouvernement fera-t-il pour rattraper le retard et respecter ses engagements?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre, pour la réponse.

**Mme Guilbault :** OK. Bien, c'est ça, on me dit qu'on est autour de 800 autobus électriques scolaires livrés en ce moment. Il y en a 100 quelques de plus, là, presque 1 000 qui sont prévus. Alors, c'est en construction, entre autres, chez Lion. Donc, c'est ça.

**M. Morin :** Donc, au fond, quand il devait y avoir 14 % du nombre total d'autobus scolaires qui devaient être remplacés en 2024, vous êtes très loin du compte.

**Mme Guilbault :** Bien, on est à...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Bien, est-ce que je peux... est-ce que je peux donner la parole à mon sous-ministre adjoint qui s'occupe du dossier? Suggestion. Sinon...

**M. Morin :** ...Mme la ministre réponde à la question, Mme la Présidente.

**Mme Guilbault :** Ah! bon, bien, parfait.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Il vous reste 40 secondes dans vos échanges.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** On cherche le total des autobus pour que j'aie mon dénominateur pour pouvoir avoir mon pourcentage. Mais on est à 756, précisément, autobus électriques scolaires actuellement.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Bon. Ça fait qu'on serait à 6,5 %, à peu près, 6,5 %.

**M. Morin :** 6,5 %.

**Mme Guilbault :** Si le dénominateur du collègue de Masson est bon. Mais il est là-dessus, lui, sur ce dossier-là, il connaît bien.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...à ces échanges.

**M. Morin :** Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Nous allons poursuivre avec le gouvernement. Et je reconnais le député de Masson. La parole est à vous.

**M. Lemay :** Merci, Mme la Présidente. Écoutez, j'ai plusieurs questions. Peut-être qu'on peut juste poursuivre 30 secondes sur cette question-là, puisqu'on était sur le sujet. Mais, en réalité, le Programme d'électrification de transport scolaire, il a quand même été adopté en 2021 et il est en cours de réalisation. Et puis on avait des incitatifs, justement, pour l'achat des autobus électriques qui commençaient à 150 000 \$ à l'année financière 2021-2022, 125 000 \$ pour l'année... la dernière année financière, et maintenant rendus à 100 000 \$ pour l'année financière 2023-2024. Et donc c'est un programme, là, que plusieurs transporteurs ont pu se prévaloir. Et, justement, Mme la ministre mentionnait qu'il y avait déjà plusieurs autobus qui étaient sur... en circulation sur nos routes du Québec. Et, vous savez, une des préoccupations et des enjeux des transporteurs scolaires, c'est, justement, d'avoir de la prévisibilité et de savoir est-ce que le programme sera reconduit, qu'est-ce qui se passe post 2024.

Et donc, juste pour poursuivre sur cette question-là, j'aimerais juste savoir si, Mme la ministre, avec vos équipes, vous avez envisagé un peu la performance du programme et si vous êtes en train de voir s'il n'y aurait pas une révision qu'on pourrait faire du règlement pour, justement, permettre la pérennité, mais aussi la prévisibilité pour les prochaines années de ce programme-là pour permettre l'électrification de notre flotte d'autobus scolaires sur le territoire québécois.

• (12 h 20) •

**Mme Guilbault :** ...il reste combien de temps à mon collègue?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** 13 min 10 s.

**Mme Guilbault :** OK. Ça fait qu'on aura d'autres sujets qu'on pourra aborder.

Bien oui, bien, tout à fait. Puis, d'ailleurs, c'est ça que je dis, là, nous, tu sais, c'est arrivé en 2021. Ça, c'est dans la foulée du PEV, il faut bien se contextualiser, là, tu sais, le plan de... le Plan pour une économie verte qu'on a déposé, qui est rendu à 9 milliards, quand même, d'enveloppe budgétaire, le PEV. Et il y a une bonne partie de ça, 3,6, je ne sais pas, cette année, on est rendu à combien pour les transports, mais au moins 3,6 milliards qui est envoyé chez nous pour diverses mesures d'électrification des transports, alors, entre autres, effectivement.

Et, tu sais, tout ça, je pense... personne ne va mettre en doute que tout ça part d'une très noble intention du gouvernement, là. On met en place des programmes, on met en place des cibles, on met en place... on incarne une volonté

de vouloir électrifier nos transports. Après ça, il faut faire atterrir ça dans la réalité. Puis, des fois, c'est là le défi. Alors, il y a des ajustements qui peuvent être faits aux programmes. Entre autres, sur les autobus scolaires électriques, j'ai beaucoup de discussions. Le député de Masson, la collègue de Huntingdon m'ont... m'en parlent beaucoup. Puis, c'est ça, je rencontre souvent aussi les gens de chez Lion Électrique, qui font nos autobus électriques scolaires.

Alors, tout ça pour dire qu'on est en mode d'amélioration continue dans tout, en fait. D'ailleurs, il n'y a personne qui prétend que rien n'est parfait ici, là. Donc, on est en amélioration continue. La subvention est faite de manière dégressive, l'idée étant de compenser, là, le delta dans les coûts. Mais, tu sais, après, il faut s'ajuster au marché aussi, à la réalité du marché, là, tu sais, quand tout le monde veut s'électrifier, qu'est-ce que ça a comme incidence sur le prix de l'autobus traditionnel. Alors, il y a tout ça qu'on est en train de prendre en compte. Et, s'il faut s'améliorer, on va le faire, parce qu'on veut atteindre nos cibles.

**M. Lemay :** Merci pour ces précisions. Et maintenant j'aimerais vous emmener sur un autre sujet. Vous savez... En fait, vous avez parlé, un peu plus tôt dans l'année, de votre plan d'action avantage pour le Saint-Laurent. Puis, en fait, l'objectif, c'est vraiment... c'est des investissements, autant au niveau routier, maritime puis aérien, comme mon collègue de René-Lévesque mentionnait tout à l'heure. Vous savez, on a quand même 33 000 kilomètres de réseau routier sous votre gouverne, et l'objectif, c'est de solidifier puis d'améliorer notre chaîne logistique pour rester quand même compétitifs, d'être... avoir des avantages économiques, mais aussi de réduire nos GES. Ça fait que je suis persuadé que vous avez fait des investissements dans ce sens-là, puis j'aimerais vous entendre un peu plus sur les investissements qui, je crois... qui sont quand même historiques cette année.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien oui, c'est un excellent point qu'amène mon collègue. Puis il a raison de le faire parce qu'à chaque printemps on dévoile la programmation nationale. Donc, c'est le total des investissements qu'on fait dans le routier, maritime, ferroviaire et aérien pour l'ensemble du Québec. Et, cette année, on est à 7,43 milliards, et c'est historique, il n'y a jamais eu autant d'investissements dans la programmation nationale, 7,43 milliards, et de ce nombre, évidemment, qui se décline dans diverses régions... et, de ce nombre, une part importante pour le routier. Parce que, tu sais, oui, le transport collectif, et tout ça, et le maritime, puis toutes les alternatives vertes et écologiques au transport routier, mais il reste que le transport routier, c'est le pilier de notre chaîne logistique puis nos circuits d'approvisionnement.

Puis j'étais, la semaine dernière, justement, au congrès de l'Association du camionnage du Québec, à l'invitation du président de l'association, Marc Hervieux... c'est-à-dire Marc Cadieux. Pardon. C'est un lapsus. Donc... Mais j'aime beaucoup Marc Hervieux. Donc, alors, et, là-bas, c'est un peu ça que j'ai dit, là, j'ai dit : Oui, on parle des alternatives, et tout ça, mais il reste que ce n'est pas demain matin que nos marchandises vont passer dans le REM, là, tu sais, alors il faut être lucide et savoir qu'il y a des investissements conséquents à faire sur le maintien du réseau routier, nos 33 000 kilomètres, effectivement. On a aussi plusieurs structures, plusieurs ponceaux, on a beaucoup, beaucoup, beaucoup de choses à entretenir et à financer au ministère.

Et alors, c'est ça. Mais je veux, tu sais, rendre hommage à mes équipes qui l'entretiennent, ce réseau-là, puis aux gens aussi qui la font vivre, cette chaîne-là, logistique. Je trouve qu'on n'en parle pas beaucoup. Ça fait que ça m'a fait plaisir d'aller à l'Association du camionnage pour leur dire merci pour ce qu'ils ont fait et de leur collaboration. Quand on pense à la fermeture du tunnel Hippolyte et quand on pense à des défis qu'on a en mobilité avec les gros chantiers, ils sont toujours des alliés, alors c'est très important.

Puis aussi un message, des fois, que je dis au fédéral. Quand je suis allée à ma dernière FPT avec mon SMA, ici, qui nous disent l'importance, il faut renforcer nos chaînes logistiques, renforcer nos chaînes logistiques, mais qui ne veulent plus financer de routes, je trouve qu'il y a quelque chose, peut-être, il y a comme un décalage, là, entre le rêve théorique et la réalité de la vie. Donc, c'est ça.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...le député.

**M. Lemay :** Merci. Et donc, vu que vous venez de parler de quand même 33 000 kilomètres de routes et d'investissements historiques, vous savez, un des projets qu'on a, puis on le retrouvait aussi à la question n° 34, là, du cahier de l'opposition officielle, là, c'est concernant le projet d'élargissement et de prolongation de l'autoroute 19. Puis, vous savez, le... pour ceux qui ne le savent pas, ce prolongement-là, entre les autoroutes 440 à Laval et 640 à Bois-des-Filion, ça fait partie quand même des projets qui sont visés par la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure, puis il est aussi inscrit dans la catégorie En réalisation du PQI 2023-2033, et il est aussi assujéti à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Puis ça, c'est un projet qui représente quand même des investissements de 900 millions de dollars pour améliorer la mobilité, puis favoriser l'utilisation du transport collectif et du covoiturage à Laval et sur la couronne nord, dont je fais partie, Mme la Présidente, et qui est quand même important.

Et, vous savez, le gouvernement fédéral contribue lui aussi à une hauteur de 260 millions pour ce projet-là. Et il y a des travaux qui ont été amorcés en novembre 2021. Puis il s'agit de la construction d'un nouvel échangeur à Laval ainsi que certains autres aménagements dans ce secteur. Et la mise en service de l'ensemble de l'autoroute est prévue pour 2027. Puis ce projet-là, il est soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, qui est prévue aussi à la Loi sur la qualité de l'environnement.

Et donc moi, j'aimerais savoir l'état d'avancement de ce projet-là. Dans le fond, est-ce qu'on peut... est-ce que vous pourriez nous parler des activités qui ont été réalisées dans la dernière année et celles qui sont à prévoir dans les prochaines étapes?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, c'est parce que les prochains... Parce qu'il y a beaucoup d'activité dans ce dossier-là. Parce que, quand je suis arrivée avec mon collègue de Blainville, le député de Blainville, c'est le prolongement jusqu'à Bois-des-Filion. Je ne sais pas si ça a été dit, là, le prolongement de la 19 jusqu'à Bois-des-Filion. Et donc il y avait beaucoup de discussions avec Bois-des-Filion sur la structure qui allait être installée là pour le prolongement, sur aussi le détour qui était prévu ou en tout cas la question de l'échangeur. Eux auraient voulu faire passer à un autre endroit. Donc, depuis ce temps-là, on a beaucoup, beaucoup de discussions. Puis, c'est ça, je demandais à ma sous-ministre adjointe la date de la dernière rencontre. C'est le 11 avril. Vous voyez, il y en a une autre ce soir. Alors, on a beaucoup, beaucoup de rencontres et de discussions avec les élus locaux, notamment Bois-des-Filion. Mais le dossier avance parce que c'est un projet qui est très attendu par les citoyens, là. Tu sais, les gens ont hâte que l'autoroute se rende là-bas, alors...

Puis, peut-être, c'est ça, concrètement, effectivement, il est au PQI, là. Il y a un... je ne sais plus exactement combien de millions, pour...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Presque 900 millions pour... c'est le pont Anathase-David... Athanase...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...Athanase-David va commencer le 8 mai, donc lundi.

**M. Lemay :** C'est une excellente nouvelle, Mme la ministre. Merci beaucoup pour cette réponse. Et, vous le savez, vous faites...

**Mme Guilbault :** ...il y aura une belle annonce... il y aura une très, très belle annonce qui, je suis certaine, va intéresser mon collègue d'Acadie, un peu en lien avec le précédent sujet.

**M. Lemay :** Alors, je vais mettre ça à mon agenda et je m'assurerai de pouvoir suivre l'actualité et regarder le fil de presse.

Vous savez aussi, ce que vous faites, vous faites aussi... vous renforcez l'accessibilité puis l'efficacité des réseaux de transport. Puis on l'a vu, dans le dernier budget, lorsque le ministre des Finances nous a présenté... on veut desservir aussi les communautés éloignées. Puis on dépend des disponibilités des services pour être approvisionnés... Puis, vous savez, notre collègue de René-Lévesque l'a mentionné tantôt, pour le service aérien, on a parlé aussi au niveau du transport maritime avec les traversiers... Et c'est important de soutenir la relance du transport collectif puis de diversifier aussi l'offre de transport pour les personnes à mobilité réduite. Et c'est pourquoi que, dans l'actuel budget, il y a quand même 722 millions de dollars qui y sont consacrés.

Et, un des programmes qu'on a, c'est... on appelle ça... je vais vous le dire, là, c'est un peu plus technique, là, Mme la Présidente, là, c'est le soutien à l'exploitation du transport régulier qui est assuré par le Programme d'aide au développement de transport collectif, donc le PADTC, puis aussi le transport adapté via le Programme de subvention du transport adapté, le PSTA.

• (12 h 30) •

Et donc moi, j'aimerais savoir, madame... bien, Mme la Présidente, si Mme la ministre peut nous répondre concernant... On va commencer avec le PADTC ou on peut prendre les deux en même temps. Mais, en réalité, ce programme-là, lui, qu'est-ce qu'il vise, c'est à garantir la continuité puis le développement des services de transport collectif. C'est les MRC puis les municipalités qui sont les principaux mandataires, et ils répondent au volet II du programme, qui est volet de transport collectif régional. Et donc j'aimerais savoir un peu, là, quel est l'état de la situation pour ce programme-là.

Et, si Mme la ministre veut nous parler aussi en même temps pour le transport adapté, c'est le programme... il y a aussi un programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles, le PSVCA, qui vise à répondre aux besoins en matière de transport des personnes handicapées. Puis il y a deux volets, donc un volet pour l'aide aux organismes de transport adapté et un autre volet qui est une aide aux individus dans des territoires qui sont non desservis.

Donc, un peu... c'est quoi, l'état de la situation? Est-ce qu'on peut avoir un peu plus de détails... il y a-tu des sommes plus spécifiques qui sont consacrées pour ces programmes-là, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre, il vous reste trois minutes.

**Mme Guilbault :** Oui. Bon, bien, c'est ça, effectivement, on a divers programmes. Là, tu vois, ici, j'ai le PADTC. On est, au total, à 251,8 millions et... Non, c'est ça. Depuis 2019, depuis, tu sais, qu'on est là, année complète,

là, parce qu'on est arrivé en 2018, mais on n'avait pas géré l'année... le début de l'année financière en cours, donc depuis 2019, on est à 672 millions. Donc, depuis que la CAQ, finalement, gère au complet les années financières, on est à 172 pour le PADTC.

Puis on a aussi le PSVCA, effectivement, là, le... subvention aux véhicules collectifs accessibles. Et ça, on a... Vous voyez, ça se finit le 31 mars 2024, ce programme-là, et on avait 3,5 millions qui était prévu en 2022-2023, et là, en 2023-2024, avec l'argent qu'on a ajouté au budget, on est à 5 millions par année. Parce que c'était 2 millions qui étaient prévus, puis on a ajouté, nous, volontairement un 3 millions, ce qui fait qu'on a mis plus d'argent par année pour les prochaines années du PSVCA. Donc, encore une fois, on joint l'action aux intentions, comme j'aime dire.

Et il y a aussi... Je ne sais pas si mon collègue en a parlé, mais il y a le PSTA qui finit le 31 décembre 2024. Alors, 2023, 133,9 millions et 139,7 millions qui est prévu en 2024...

**M. Lemay :** Il nous reste environ une minute, Mme la Présidente.

**Mme Guilbault :** ...ça, c'est le programme de subvention au transport adapté, pour les moins initiés.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** 1 min 30 s.

**M. Lemay :** 1 min 30 s. Écoutez, c'est quand même assez vaste, tout ce que vous devez faire, et puis il y a quand même plusieurs montants qui sont consacrés avec le Plan pour une économie verte. Et puis, d'ailleurs, le tout nouveau plan de mise en oeuvre, le PMO 2023-2028, c'est une bonification. Là, encore là, on passe de 7,6 milliards à 9 milliards, donc on y consacre toute l'importance. Il y a plusieurs actions qui relèvent directement de votre ministère, le ministère de la... avec la Mobilité durable, donc c'était très important. C'est quand même 43 % du secteur des transports qui contribue pour les GES en sol québécois.

Donc, avec toutes les sommes que vous avez mentionnées dans tous les divers programmes qui sont mis en place, qu'on a avec le plan de mise en oeuvre, on en a d'autres, programmes, qui s'en viennent. On a aussi la stratégie nationale de bornes de recharge qui va être déployée sur le territoire, non seulement pour les véhicules pour les particuliers, mais aussi pour le transport lourd, parce qu'ils contribuent, de façon significative, aux émissions de gaz à effet de serre.

Donc, je suis persuadé que vous avez encore plusieurs enjeux et opportunités d'amélioration dans votre manche, Mme la ministre, parce qu'effectivement c'est un enjeu qui est prioritaire et important pour le Québec. Et donc moi, quand je regarde tout ça, je me dis : Mais c'est merveilleux, parce qu'en réalité, tu sais, il y a des actions concrètes qui sont mises en place. Puis je suis persuadé encore, je le répète, mais moi, je pense que la nouvelle stratégie de bornes de recharge qui va être mise en place va faire une réelle différence.

Puis j'aimerais vous remercier pour tout ce que vous avez entrepris dernièrement et que vous allez entreprendre au cours des prochains mois, parce que, d'après moi, vous n'êtes pas souvent à la maison, Mme la ministre.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Merci beaucoup.

Compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30, où elle entreprendra l'étude du volet Transports-Société de l'assurance automobile du Québec. Merci, collègues.

*(Suspension de la séance à 12 h 34)*

*(Reprise à 15 h 33)*

**Le Président (M. Jacques) :** À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude du volet Transports-Société de l'assurance automobile du Québec des crédits budgétaires du portefeuille Transports et Mobilité durable pour l'exercice financier 2023-2024. Une enveloppe de 1 h 30 min a été allouée pour l'étude de ces crédits.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**Le Secrétaire :** Oui, M. le Président. Mme Bogemans (Iberville) est remplacée par M. Bussière (Gatineau); Mme Gendron (Châteauguay), par Mme Guillemette (Roberval); et Mme Blouin (Bonaventure), par Mme Jeannotte (Labelle).

## Société de l'assurance automobile du Québec

### Discussion générale

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, M. le Président. Nous allons procéder à une discussion d'ordre général, incluant les questions et les réponses. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée à la fin du temps qui leur est alloué, soit en fin de journée, vers 17 heures.

Puisque nous avons débuté nos travaux à 15 h 33 et qu'une période de 1 h 30 min doit être consacrée à l'étude de ces crédits de cet après-midi, y a-t-il consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de l'heure prévue, soit jusqu'à 17 h 03?

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Consentement. Je suis maintenant prêt à reconnaître une première intervention de l'opposition officielle pour un premier bloc d'échange. Je vous rappelle que la longueur des interventions et des réponses à des questions doit être proportionnelle. Donc, je cède maintenant la parole à M. le député d'Acadie.

**M. Morin :** Merci, M. le Président. Alors, content de vous retrouver cet après-midi pour la suite de l'étude de ces crédits. On va parler de la SAAQ, qui, je dois vous le dire, M. le Président, a fait couler beaucoup d'encre depuis les quelques derniers mois, parce que ça a engendré, je pense qu'on peut parler que... le mot n'est pas trop fort, donc, de frustration pour des clients, des milliers de clients qui ont éprouvé des difficultés à créer un compte via la plateforme, qui ne pouvaient pas réaliser leurs transactions en ligne et qui ont été obligés de faire la file pendant de nombreuses heures. D'ailleurs, pas très loin de mon bureau de circonscription, il y a un bureau de la SAAQ, et, malheureusement, les gens ont attendu en ligne, ça a pris du temps avant qu'on s'occupe d'eux. Frustration pour les employés de la SAAQ, les employés au comptoir, qui ont dû répondre à des clients insatisfaits, parfois en colère. Donc, j'ai sûrement une pensée et de l'empathie pour les employés de la SAAQ. Et, évidemment, ils ont travaillé fort dans des situations stressantes et difficiles.

Plusieurs députés avaient été invités, avant le lancement de la plateforme, à assister à une séance d'information de la SAAQ, où on nous disait que tout était parfait, tout était beau, tout baignait dans l'huile, il n'y avait aucun problème, et que, pour accélérer le processus, on allait fermer les bureaux de la SAAQ pendant une période de temps, trois semaines, afin d'accélérer le processus. Et, bien, au lieu d'accélérer le processus, ça a engendré, M. le Président, un fiasco et un cafouillage.

Donc, j'aimerais, avant de commencer à poser certaines questions, établir un contexte, parce que le projet informatique de la transformation à la SAAQ avait fait les manchettes dès 2018. Et je vais vous déposer, M. le Président, via le site de la commission, deux articles de journaux de l'époque. À l'époque, aux premiers balbutiements de la création de ce projet-là, mon collègue le député de Pontiac était ministre des Transports et il avait affirmé qu'il fallait suivre de près, très près, l'évolution dans ce dossier, mais que, jusqu'à maintenant, ça se passait assez bien. Et voilà, la CAQ a pris le pouvoir en 2018, tout le projet s'est développé et a été géré sous le gouvernement de la CAQ, et suivre de près l'évolution de ce projet était de la responsabilité du gouvernement de la CAQ.

Je vous rappelle, M. le Président, que, dès 2018, le député de La Peltrie s'inquiétait du recours à de nombreux consultants de l'externe, et je le cite : «Le grand drame, à travers tout ça, c'est qu'on est encore à admettre qu'on n'a pas l'expertise pour ce genre de grands projets.» Donc là, on est au début du projet, on sait déjà qu'il y a des écueils à l'horizon, que ça va être difficile, mais le gouvernement de la CAQ continue. Et vous allez avoir les deux articles de journaux, dont un d'avril 2018, où on tentait de réduire la dépendance aux consultants informatiques externes, à la SAAQ, et un autre article qui parlait également de tous les enjeux informatiques et de la situation, en fait, en 2023, qui commençait à peine, à peine à se résorber.

Alors, ma première question, M. le Président, pour la ministre... Parce que, là, au départ, le ministre qui s'occupait de ces grands projets, le député de La Peltrie, levait déjà un drapeau et parlait de la difficulté d'avoir une expertise à l'interne, hein? On n'a pas l'expertise pour ce genre de grands projets. Le projet a continué. Donc, ma question est la suivante : Qu'est-ce que la SAAQ et la ministre a fait, ou les ministres qui l'ont précédé, en quatre ans, pour renforcer cette expertise interne? Puisque, dès le début du gouvernement de la CAQ, on avait souligné qu'il y avait un problème avec l'expertise à l'interne.

**Le Président (M. Jacques) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Je vais faire quelques remarques, au départ, puis ensuite je propose de céder la parole à la SAAQ, puisque moi je suis là depuis six mois. Donc, pour avoir un historique peut-être plus substantiel, ce serait intéressant d'avoir les gens de l'organisation.

Mais, juste pour faire écho à l'introduction du collègue, là, effectivement, moi, je l'ai dit à plus d'une reprise, il y a eu une situation qui a été déplorable, en termes de qualité de service à nos citoyens. C'est pour cette raison-là, entre autres, que j'étais revenue à l'avance d'une mission en Europe, quand j'ai vu qu'il y avait plusieurs files d'attente. On a dû fermer pendant trois semaines pour pouvoir faire ce qu'on appelle, entre guillemets, le «shutdown» et installer le nouveau système. On a dû fermer trois semaines. Il y a eu plus de gens dans les bureaux par la suite. On a à la fois surestimé le nombre de personnes qui utiliseraient les services en ligne, du jour au lendemain, et sous-estimé l'achalandage dans les bureaux, ce qui a créé beaucoup de files d'attente un peu partout, en février en plus, on n'aime pas ça, l'hiver, février-mars.

Alors, on a pris ça en charge, cette situation-là. Et, dès mon retour, quand je suis revenue, le 8 mars, je pense, le 7 ou le 8 mars... et je me suis mise directement là-dedans. Et, à tous les jours, on a eu un Teams avec la SAAQ pour faire en sorte qu'on redresse cette situation-là, notamment qu'on ait un portrait de ce qui se passe dans l'ensemble des points de service, ce qui n'était pas le cas avant. On s'occupait seulement d'un tiers des points de service. Alors, maintenant, on a un portrait, les temps d'attente ont été contrôlés et, parallèlement, beaucoup de bogues qui ont été corrigés.

• (15 h 40) •

Dans n'importe quelle implantation... Puis je veux juste dire d'emblée que, pour n'importe quelle organisation, une transformation numérique, c'est un énorme défi, là. Donc, quand même, il faut souligner tout le travail qui est fait à la SAAQ de ce point de vue là, le travail des gens qui sont dans les divers points de service, à peu près

140 points de service un peu partout. Donc, un grand merci à ces personnes-là. Et donc, en parallèle, on continue de corriger des bogues, d'améliorer le système, ce qui fait que ça va de mieux en mieux. Il y a, d'ailleurs, de plus en plus de gens qui s'inscrivent à SAAQclic et au SAG, du même coup. Alors donc, c'est ça.

Peut être que, là... que je passerais la parole, pour le volet application ou implantation du système, à la SAAQ, si le député est d'accord.

**M. Morin :** Il n'y a pas de consentement, M. le Président. J'aimerais que la ministre réponde.

**Mme Guilbault :** D'accord, mais donc... Alors, moi, pour ce qui me concerne, je suis arrivée le 20 octobre. J'ai eu une présentation du projet par le précédent PDG et certains membres de son équipe, le 2 novembre. Et je crois comprendre qu'ils ont aussi rencontré... pardon, qu'ils ont aussi rencontré, la veille et le lendemain, donc les 1er et 3 novembre, c'est bien ça, les dates qu'on a eues...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...les équipes du MCN et les équipes du ministère du Conseil exécutif. Alors, on avait tous reçu la présentation du plan de déploiement des nouveaux systèmes informatiques, donc, à la fois, cette fermeture nécessaire de trois semaines. Et donc, c'est ça, l'implantation, par la suite, du nouveau système SAG, SAAQclic, ça venait avec toutes sortes de conséquences aussi, là. Parce que, quand on pense que ça rouvre le 20 février, peu de temps après, il y a toute la saison. Comme, là, on est dans le déremisage, donc il y a des choses qui se passent au printemps, à la SAAQ, d'année en année. Alors, on tombait dans cette période là, ce qui amenait certaines considérations. Alors, on avait eu des échanges là-dessus.

Et donc, c'est ça, au moment de cette présentation-là... Et il y a eu un moment aussi où on devait faire ça pendant la période des fêtes. Mais rapidement... toujours dans l'optique où moi, je suis arrivée le 20 octobre, là, donc. Et, rapidement, finalement, ce n'était pas possible, c'était trop à court terme, c'était trop rapide, pendant la période des fêtes, on est... pour diverses raisons, on n'était pas certains qu'on était prêts pour le temps des fêtes. Alors, ça a été repoussé du 27 janvier au... fin février. Et c'est ce que je pourrais en dire.

**M. Morin :** Merci. Alors, j'imagine que vous avez une division ou une direction qui s'occupe de l'expérience numérique à la SAAQ.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, il faut juste comprendre que la SAAQ, c'est une société d'État, là, elle est complètement à l'extérieur du ministère, ne relève même pas, tu sais, de mes sous-ministres, et tout ça, là, elle relève directement de la ministre. Mais, en même temps, c'est une organisation à part entière, complètement autonome, avec un PDG, un nouveau PDG, en l'occurrence, des VP, un conseil d'administration. Alors, il n'y a pas de département de la SAAQ chez moi, dans mon ministère.

**M. Morin :** Non, mais ce n'était pas ma question. M. le Président, je disais qu'à la SAAQ il doit y avoir une division de l'expérience numérique qui relève ultimement de vous.

**Mme Guilbault :** Une vice-présidence.

**M. Morin :** Une vice-présidence. Bon, merci.

**Mme Guilbault :** Qui relève du PDG, oui.

**M. Morin :** Très bien. Puis, ultimement, c'est vous, la ministre, qui êtes responsable de la SAAQ?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Morin :** Merci. Alors donc, vous avez...

**Le Président (M. Jacques) :** ...

**M. Morin :** Oui, tout à fait, M. le Président. Donc, combien vous comptez de gestionnaires à la vice-présidence ou dans la vice-présidence de l'expérience numérique?

**Mme Guilbault :** On me dit : Une trentaine de gestionnaires.

**M. Morin :** Bien. Et il y a combien d'employés, M. le Président?

**Mme Guilbault :** 1 000 personnes, internes, externes.

**M. Morin :** Combien de postes sont présentement vacants, au sein de l'équipe de gestion, pour les postes de gestionnaires, M. le Président?

**Mme Guilbault :** Aucun.

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Il y a... De concessionnaires, il n'y en a aucun vacant, mais il y aurait 70 postes professionnels vacants, selon ce qu'on me dit.

**M. Morin :** Et, M. le Président, dans les postes de gestionnaires qui ne sont pas vacants, est-ce que ce sont tous des postes qui sont comblés ou s'il y a des gestionnaires qui sont dans ces postes par intérim?

**Mme Guilbault :** Il y a quelques postes par intérim.

**M. Morin :** J'aimerais avoir le nombre, M. le Président.

**Mme Guilbault :** On pourra transmettre l'information plus précise quand on l'aura.

**M. Morin :** Parfait. Je vous remercie, M. le Président. Donc, les gestionnaires que...

**Le Président (M. Jacques) :** ...vous allez y répondre plus tard?

**Mme Guilbault :** On va essayer plus tard puis, si on n'a pas le temps, on va le déposer à la commission.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Merci.

**M. Morin :** Merci, M. le Président. Les postes par intérim, donc, ces gestionnaires-là cumulent deux postes ou ils ont un poste intérimaire, puis leur poste d'attache est vacant?

**Mme Guilbault :** J'imagine que c'est...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Est-ce qu'il y a consentement pour que le PDG réponde, le PDG de la SAAQ?

**M. Morin :** Oui, pour cette question-là, oui, M. le Président.

**Le Président (M. Jacques) :** Consentement. Monsieur, veuillez vous nommer et dire quelle fonction vous occupez.

**M. Ducharme (Éric) :** Oui. Bonjour. Éric Ducharme, je suis président-directeur général de la Société d'assurance automobile du Québec.

Bien, on peut... On n'a pas l'information, là, mais on parle de moins de... (panne de son) ...par intérim. Puis, généralement, bien, ces gens-là occupent le poste de cadre et tentent de combler le poste qu'ils ont... qu'ils occupaient auparavant, là. Mais on va chercher l'information.

**M. Morin :** ...merci, M. le Président. Et rappelez-moi combien, parmi les employés, vous avez de postes vacants.

**M. Ducharme (Éric) :** À peu près 70 environ.

**M. Morin :** Est-ce que vous avez un grand nombre... ou combien avez-vous de nombres de postes de fonctionnaires, donc d'employés qui sont en congé, présentement?

**M. Ducharme (Éric) :** En congé de toutes sortes?

**M. Morin :** Congés de maladie, notamment.

**M. Ducharme (Éric) :** Bien, globalement, je crois, pour la société, on parle de 6 %.

**M. Morin :** 6 %. OK.

**M. Ducharme (Éric) :** Si je me rappelle bien.

**M. Morin :** Merci, M. le président. Donc, est-ce que vous avez un roulement important, dans les postes au sein de la SAAQ, des postes, employés qui rentrent, qui sortent? Quel est votre taux de roulement?

**Des voix :** ...

**M. Ducharme (Éric) :** Je cherche, j'ai le rapport annuel...

**M. Morin :** Bien. Alors, peut-être qu'on pourra donner la réponse un peu plus tard?

**M. Ducharme (Éric) :** Oui.

**M. Morin :** Donc, qu'avez-vous fait concrètement pour consolider, à l'interne, votre expertise au niveau de la vice-présidence de l'expérience numérique?

**M. Ducharme (Éric) :** C'est difficile pour moi de répondre. Je crois que l'importance du projet qu'ils ont, la nature qu'il a doit être déjà un excellent élément pour assurer que les gens restent à l'intérieur de l'organisation. Mais je pourrais...

**M. Morin :** Mais, ma question, M. le Président, était : Qu'est-ce qui a été fait, au niveau de la haute gestion, pour s'assurer que, dans cette vice-présidence-là, cette direction-là... qu'est-ce qui a été mis comme mesures en place pour augmenter la capacité au niveau de l'expertise interne? Parce que, dans les articles de journaux et en regardant à nouveau la citation du député de La Peltrie, il avait déjà identifié qu'il n'y avait pas l'expertise interne pour ce genre de grands projets. Et là on s'est lancé dans une expérience qui a mis, bien, à mal un nombre considérable de Québécois puis de Québécoises qui doivent obtenir un permis de conduire. Qu'est-ce que vous avez fait concrètement, à l'interne, pour consolider cette expertise?

**M. Ducharme (Éric) :** Bon, peut-être un élément avant, là, au niveau du degré de maturité informatique de la Société d'assurance automobile et de sa vice-présidence en informatique. Bien, c'est un élément qui peut être mesuré et que beaucoup d'entreprises privées font faire des analyses par rapport à leur niveau de maturité informatique. La SAAQ le fait à tous les deux ans, ou on le fait à l'occasion. En 2013 puis en 2017, la firme Gartner a fait une analyse, donc, 2017, où on était en plein dans l'élaboration du projet, puis la société a obtenu un résultat de 3,6 sur 5, là, ce qui fait au-delà de... ce qui fait 72 %...

**M. Morin :** J'aimerais rappeler, M. le Président, ma question, c'est : Après 2018, qu'est-ce qui a été fait à l'interne pour consolider l'expertise?

**M. Ducharme (Éric) :** Bon, en 2021, il y a une évaluation de maturité, avec le référentiel du gouvernement, qui a été fait aussi à la SAAQ par le Centre québécois d'excellence numérique du ministère de la Cybersécurité et du Numérique. Puis, lors de l'évaluation, on a été évalué... un statut d'organisation numérique, c'est-à-dire qu'on était dans le cadran supérieur droit d'une matrice à quatre axes... quatre quadrants, deux axes, quatre quadrants. Donc, autant Gartner que la mesure du MCN ont identifié la SAAQ comme ayant un grand degré de maturité informatique.

Au niveau de SAP, on a eu une certification, en 2019, de niveau 1 pour la mise en place de ses processus de soutien et son centre de support. Aussi, depuis 2013, il y a eu 418 projets qui ont été réalisés, à la SAAQ, d'une valeur de 174 millions de dollars. Puis ça, ça exclut le projet de transformation numérique, là, CASA/SAAQclic. Puis l'ensemble de ces projets-là se sont déroulés avec succès. Donc, on a un historique de réalisation. Pour ce qui a...

• (15 h 50) •

**M. Morin :** Alors...

**M. Ducharme (Éric) :** Pour ce qui a été fait dans les derniers mois, moi, je suis là depuis à peine un mois, 18 jours ouvrables, je crois, je pourrais demander au vice-président, là, qui s'occupe du secteur de venir vous en parler, là.

**M. Morin :** M. le Président, donc... et là ma question est pour la ministre. Alors, on nous dit qu'il y a une évaluation, depuis 2018, de la capacité interne de la SAAQ d'être capable de gérer des projets numériques, puis pourtant ça a été un fiasco total. Donc, est-ce que Mme la ministre peut nous expliquer comment on en est arrivé à ce point puisqu'il semblerait qu'à l'interne vous aviez les compétences pour gérer ce projet de réforme?

**Mme Guilbault :** Oui, bien, j'ai évoqué certains éléments tout à l'heure, là. En même temps, moi, je suis là depuis six mois, aussi, donc, c'est ça, j'ai commencé à être là-dedans le 20 octobre et, en fait, le 2 novembre, j'ai eu ma rencontre officielle avec la haute direction de la SAAQ pour me faire présenter le projet.

Mais, je l'ai dit, le virage numérique, c'est un très grand défi dans n'importe quelle organisation, n'importe quelle organisation. Le système d'authentification gouvernemental, c'est la conversion graduelle de tous les services du gouvernement en ligne. Donc, on crée, finalement, notre existence en ligne, dans les services gouvernementaux, via le SAG, et, ensuite de ça, on peut graduellement, à mesure qu'on va déployer dans les divers ministères... on va pouvoir accéder aux services.

La première étape... En fait, non, il y a eu une petite étape, au ministère de la Famille, là, mais, tu sais, ce n'était pas du grand déploiement... ce n'était pas du déploiement grand public comme ça a été à la SAAQ. Alors, la première étape, ça a été chez nous, à la SAAQ. Ça aurait pu être ailleurs, mais ça a été chez nous, alors c'est pour ça qu'on s'est retrouvé là-dedans. Et donc, en plus, quand tu es le premier dans un nouveau service...

Ceci dit, le SAG fonctionne bien. Moi, je me suis inscrite, comme probablement bien des gens ici, ça a très bien fonctionné et, ensuite, je me suis inscrite à SAAQclic, ce qui a très bien fonctionné dans mon cas. Évidemment,

je ne dis pas qu'il n'y a pas de bogues, et tout ça, là, je dis juste que, dans plusieurs cas, ça fonctionne bien. On en entend moins parler, bien sûr, on entend parler de ceux qui vont moins bien, puis c'est normal. Mais donc c'est un énorme défi. Alors, c'était certain qu'il y aurait une gestion du changement, qu'il y aurait des bogues, qu'il y aurait de l'imperfection, qu'il y aurait une amélioration qui est nécessaire, une adaptation, etc.

Ceci dit... Ça, c'est la partie informatique. Parce que le député me parle de la vice-présidence TI, là, informatique, expérience numérique, je ne sais pas trop, mais, moi, l'autre volet qui m'a toujours beaucoup préoccupée, c'est le volet planification. À partir du moment où tu fais ça puis que tu fermes tes bureaux trois semaines, il faut que tu prévoies un surcroît d'achalandage, donc un surcroît de capacité d'offrir des services. Et c'est là, je pense, qu'il y a eu probablement une lacune ou, en tout cas, une sous-estimation, comme je l'ai dit, de l'achalandage, combinée à une surestimation du nombre de personnes qui allaient utiliser les services en ligne, ce qui fait qu'on s'est retrouvé avec des files d'attente, des gens qui avaient de la difficulté à obtenir un rendez-vous, qui attendaient longtemps dehors, etc. Et alors c'est pour ça que j'ai, très rapidement, mis en place plusieurs actions, j'ai allongé des validités, j'ai allongé l'IRP pour les camionneurs, etc.

**M. Morin :** Mais, à ce sujet...

**Mme Guilbault :** ...pour ne pas que les gens se retrouvent avec plus de conséquences qu'il y en avait déjà.

**M. Morin :** Si vous permettez, M. le Président. Justement, puisque vous parlez, Mme la ministre, de, justement, cette période où tout allait fermer, quand on vous a présenté le plan de transformation numérique, vous étiez au courant de cette période-là, qu'il allait y avoir une fermeture. Comment avez-vous réagi? Qu'est-ce que vous avez fait? Quels sont les gestes que vous avez posés pour vous assurer que cette idée-là n'allait pas avoir un impact sur les services aux usagers?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est ça, je vous dis, on a... c'est ce que je vous dis, là, on a rencontré les gens, moi, le 2, et aussi d'autres instances du gouvernement les ont rencontrés, et, à nous tous, on nous avait dit que tout était correct, que tout était planifié, qu'on n'avait pas le choix pour le trois semaines.

C'est sûr que, probablement, tu sais, je ne veux pas me... je ne veux pas parler pour l'ancien PDG, mais même... je suis certaine que, lui-même et les gens qui sont ici, dans un monde idéal, on n'aurait pas fermé trois semaines. Tout le monde aurait aimé ça qu'on puisse implanter en parallèle du... de l'ancien système, qui aurait pu continuer de fonctionner parallèlement jusqu'à ce qu'on implante au complet. Mais ce n'était pas possible, pour des raisons informatiques qui, moi... Tu sais, en passant, moi, mon expertise informatique, elle est très, très, très limitée, voire nulle, là, alors, tu sais, c'est pour ça que je m'en remets aux gens qui connaissent ça, en termes d'appréciation des systèmes, et tout ça, là, mais... Ah! bon, c'est fini.

**Le Président (M. Jacques) :** ...se termine le premier bloc d'échange.

**M. Morin :** Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Jacques) :** Je vais maintenant céder la parole au député de la deuxième opposition et au député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Merci, M. le Président. Je dispose de combien de temps?

**Le Président (M. Jacques) :** Vous disposez de 14 min 30 s.

**M. Grandmont :** Parfait. Merci beaucoup. Salutations. Content de vous retrouver. Je salue aussi le nouveau président-directeur général, M. Ducharme. Félicitations pour votre nomination. Vous arrivez dans un moment un peu tumultueux, mais je suis persuadé que ça va aller mieux après, puis que vous allez vous plaire dans votre nouvelle fonction. Vous avez dit... bien, en fait, la ministre a dit quelque chose qui m'a intrigué, tout à l'heure, elle a dit, si je ne me trompe pas, que le 20 octobre, elle avait eu une présentation de l'ancien PDG...

**Mme Guilbault :** 2 novembre.

**M. Grandmont :** Vous n'avez pas dit 20 octobre?

**Mme Guilbault :** 20 octobre, ma nomination comme ministre; 2 novembre, présentation.

**M. Grandmont :** 2 novembre, 2 novembre, la présentation, donc, du déploiement, là, de SAAQclic. Et, par la suite, il a été décidé... Pouvez-vous refaire la séquence, en fait? Il a été décidé, après ça, de déplacer du 17 janvier au mois de février... au 15 février, le lancement de la plateforme.

**Mme Guilbault :** Oui, c'est qu'au moment où j'ai eu ma... mes premières discussions... Il faut dire que le 2 novembre, j'ai eu une présentation formelle par la haute direction, mais, le jour de ma nomination, j'ai croisé le PDG

de la SAAQ, que je connaissais déjà d'une ancienne vie, et je lui ai dit : Ça s'en vient, CASA, et tout ça — ça, c'est le nom du système. Il dit : Oui, je vais aller te rencontrer. Par la suite, je l'ai revu, il est venu me rencontrer au moins une ou deux fois, pas pour parler de ça, mais pour autre chose, parler aux gens du CA, et tout ça, en tout cas. Et donc, toujours, ça a été abordé informellement, mais, formellement... une rencontre officielle qui porte là-dessus avec le VP aux TI, et il y avait aussi, je pense, le président du CA, et il y avait peut-être l'autre VP... Enfin, c'était une présentation officielle là-dessus, c'était le 2 octobre à mon cabinet... le 2 novembre, pardon, à mon cabinet.

**M. Grandmont** : Oui. Merci. 2 novembre. Et c'est à ce moment-là qu'on a choisi de déplacer, de reporter, ou c'est plus tard?

**Mme Guilbault** : C'est ça. Bien là, à ce moment-là, on devait le faire pendant la période des fêtes, c'est ça, je pense, le... on fermait le 26, 27 décembre, je pense, autour de Noël, puis on rouvrait en janvier... 27...

**Une voix** : ...

**Mme Guilbault** : Le 17 décembre, c'est ça. Puis on rouvrira en janvier. Et si... puis... mais dans l'optique où on était fin prêts pour le faire à ce moment-là. Sinon, il y avait toujours le deuxième scénario, qui était un peu plus tard. Mais, à ce moment-là, le 2 novembre, si ma mémoire est bonne, on considérait encore plus plausible le scénario 1 pendant les fêtes. Et, ensuite de ça, c'est sûr qu'en dehors des rencontres officielles dans une salle de réunion, il y a toujours des communications continues aussi entre mon cabinet, moi-même et la haute direction. Et là, à un moment donné, on nous a dit : Finalement, ça va être plus tard parce qu'on ne sera pas prêts pour Noël.

**M. Grandmont** : Parfait. Qu'est-ce qui a fait qu'on a choisi, finalement, le scénario 15 février?

**Mme Guilbault** : Là, honnêtement, il faudrait que... Oui, je proposerais que M. Ducharme réponde.

**M. Grandmont** : Allez-y, M. Ducharme.

**M. Ducharme (Éric)** : Il y avait plusieurs éléments à valider, là. Il y avait six portes, six éléments qui devaient être... bien, qu'on devait atteindre une maturité dans le développement. Il y avait, donc... et ces éléments-là n'étaient pas atteints, donc il a été décidé de reporter.

**M. Grandmont** : Donc, à quelle date il a été décidé de reporter officiellement?

**M. Ducharme (Éric)** : Début janvier... 30 novembre.

**M. Grandmont** : Le 30 novembre, il a été décidé de reporter au 15 février?

**M. Ducharme (Éric)** : Oui.

**M. Grandmont** : D'accord. Et donc tous les voyants étaient au vert, le 30 novembre, et on a eu le résultat qu'on a eu quand même par la suite?

**M. Ducharme (Éric)** : Bien, tous les voyants étaient au vert, le 30 novembre... sans doute pas, parce qu'on le reportait.

• (16 heures) •

**M. Grandmont** : Non, mais pour choisir la nouvelle date. Ça veut dire qu'à partir du moment où on savait qu'on reportait on était suffisamment sûr que tout allait être correct pour être capable de déployer.

**M. Ducharme (Éric)** : Oui.

**M. Grandmont** : Parfait. Merci. La ministre a dit tantôt qu'on n'avait pas le choix de fermer trois semaines. Je ne sais pas si la ministre est familière avec les projets d'infrastructure numérique. La norme, c'est plutôt de déployer par incrémentation, là, on déploie des petites parties, on implémente... on implante le système petit morceau par petit morceau. Est-ce qu'on vous a mis au courant, Mme la ministre... est-ce qu'on l'a mise au courant que c'était une pratique qui pouvait... qui apportait son lot de risques?

**Mme Guilbault** : Oui, c'est ça. Ce... la même façon que fermer trois semaines, on savait très bien que ce n'était pas idéal, mais, d'un point de vue informatique... Et c'est là qu'on rencontre la limite de ma compétence, là. Pourquoi, le détail informatique de ça, je ne sais pas, mais, d'un point de vue informatique, ce n'était pas possible de faire les deux en parallèle. Et M. Ducharme a plus d'information là-dessus, si le député est intéressé.

**M. Grandmont** : Mais donc, dans les rencontres auxquelles vous avez participé, parce que vous êtes responsable de la...

**Le Président (M. Jacques) :** ...vous rappeler, là, de s'adresser à la présidence, parce que, là, on devient un petit peu...

**M. Grandmont :** Oui. Oui, oui, oui. Parfait. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** ...un petit peu trop près, là, de l'action. Donc, juste vous ramener un peu...

**M. Grandmont :** Vous avez bien raison de le rappeler. Merci. Donc, la ministre, dans les rencontres auxquelles la ministre a participé, est-ce qu'elle a... Il n'y a personne qui a levé la main, par exemple, un ministre responsable de Cybersécurité ou du Numérique, pour dire : Ce ne sont pas les meilleures pratiques d'implanter tout d'un coup, en une seule fois, un système aussi important?

**Mme Guilbault :** C'est-à-dire que nous, on a posé des questions dans le sens où c'est... C'est comme je vous dis, c'était une évidence dans la pièce, pour tout le monde, que ce n'était pas le scénario idéal. Et, si on avait pu faire autrement et implanter en parallèle, puis en maintenant l'autre service, puis éviter de fermer les bureaux trois semaines, c'est sûr que c'est ce qu'on aurait fait. Mais, moi, on m'a assurée qu'informatiquement c'était impossible. Mais c'est pour ça qu'aussi je me suis assurée qu'en parallèle il y avait des rencontres avec d'autres personnes peut-être plus initiées que moi en informatique.

**M. Grandmont :** Parfait. Merci. Dans un article du 8 mars, on faisait état qu'une partie des déboires, dans le déploiement de SAAQclic, pouvaient être... pouvaient trouver leur source dans le fait qu'il y aurait eu une pression, au gouvernement, pour accélérer la mise en oeuvre, la mise en place de ce nouveau système informatique. Est-ce que vous êtes au fait qu'il y aurait eu des pressions du gouvernement pour accélérer la cadence pour l'implantation de ce système SAAQclic?

**Mme Guilbault :** Moi, personnellement, je ne suis pas au fait de ça et moi, je n'ai certainement exercé aucune pression. Je suis arrivée, puis c'était déjà sur le point de se faire.

**M. Grandmont :** Parfait. Donc, la ministre n'a pas mis de pression pour accélérer le déploiement. Est-ce que la ministre sait si quelqu'un d'autre au gouvernement a pressé la SAAQ de déployer le système?

**Mme Guilbault :** Je n'ai eu connaissance d'aucune pression par d'autres membres du gouvernement. Moi, personnellement, je n'ai eu connaissance d'aucune pression.

**M. Grandmont :** Est-ce que le PDG... puis évidemment ce n'est pas la même personne, mais est-ce que l'ancien PDG a eu des pressions de quiconque au gouvernement pour accélérer le déploiement de SAAQclic?

**Mme Guilbault :** Bien, pas de ma part, certainement. Mais là il n'est pas ici pour dire s'il y en a eu d'autres, personnes. Mais c'est quelque chose qui se travaillait de longue date, là, donc...

**M. Grandmont :** Est-ce que le nouveau PDG est au courant de pressions qui auraient été reçues... qui auraient été exercées sur l'ancien PDG?

**M. Ducharme (Éric) :** Aucunement. Puis, par ailleurs, dans tout ce que j'ai pu prendre connaissance, ce n'est pas le cas. Même qu'au contraire, là, je pense que de repousser... L'idéal aurait été de le faire pendant la période des fêtes, puis, tout le monde connaissait et le reconnaissait, avec les jours fériés, il y a beaucoup moins... il y a moins, aussi, de cadence qui s'en vient en termes de renouvellement d'immatriculations et de permis de conduire où, en février, on est avant une grande... grosse vague de services à réaliser. Tout le monde souhaitait que ce soit Noël, au contraire. Je pense que...

**M. Grandmont :** Merci. J'aimerais parler de littératie numérique. Actuellement, il n'y a pas de mesures qui sont mises en place... Je m'adresse à la ministre. Il n'y a pas de mesures qui sont mises en place pour les personnes qui sont analphabètes ou qui ont un manque de littératie numérique. On s'en va vers le tout en ligne. Donc, est-ce qu'il y a des choses qui sont prévues pour les personnes qui ont un déficit de littératie numérique?

**Mme Guilbault :** Il y a des centres de services qui offrent l'accompagnement pour s'inscrire au SAG. Il y en avait... À l'époque où j'étais là-dedans tous les jours, il y en avait sept au début. Maintenant, on est à 16, 16 endroits. On l'a fait en phases, justement, pour déployer ça convenablement, et maintenant il y a 16 centres de services qui offrent l'accompagnement. Donc, les personnes peuvent aller...

**M. Grandmont :** En personne.

**Mme Guilbault :** ...peuvent aller dans ces centres de services là puis s'inscrire. Puis moi, je suis allée en visiter un, entre autres, Langelier, et donc j'ai parlé à ces gens-là. Il y avait des gens, là, au moment où j'y allais, qui

étaient en train de s'inscrire au SAG en... pas seulement par en manque de littératie, mais, des fois, en manque d'aisance ou...

**M. Grandmont :** Parfait. Merci. Est-ce que la ministre pense que, pour les personnes qui ont un manque de littératie, il y a suffisamment de services qui sont offerts actuellement? Pour les personnes qui souffrent d'un déficit de littératie numérique, est-ce qu'il y a assez de services qui sont offerts?

**Mme Guilbault :** Pour... Excusez, je voulais amener un complément.

**M. Grandmont :** Est-ce que la ministre croit qu'actuellement il y a assez de services qui sont offerts pour les gens qui ont un déficit de littératie numérique?

**Mme Guilbault :** Bien, assez de services, je trouve qu'à 16 centres de services... Je n'ai pas la liste, mais on doit couvrir... Déjà, les sept premiers, on couvrirait sept régions avec ça. Alors, j'imagine que, là, éventuellement, on va couvrir pas mal tout le territoire graduellement ou, en tout cas...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça, on veut l'étendre, puis l'objectif, ça va être ça. Est-ce que c'est suffisant? C'est sûr que, tu sais, dans un monde idéal, il y aurait quelqu'un pour accompagner chaque personne chez elle directement, mais, dans la réalité des choses, je pense que c'est la meilleure façon. Puis, pour avoir assisté, moi, à un membre du personnel de la SAAQ qui aidait, puis il y a des gens de Services Québec, il y a des gens qui sont venus prêter main-forte aussi, il faut le dire, puis merci à ces personnes-là... donc, qui, vraiment, portait assistance puis a permis à quelqu'un de s'inscrire, je considère que c'est un service adéquat.

**M. Grandmont :** Merci. Est-ce que la ministre est au courant du nombre de personnes qui souffrent de déficit de littératie numérique au Québec?

**Mme Guilbault :** Je n'ai pas cette donnée-là, non.

**M. Grandmont :** Selon les données qu'on a, chez les moins de 65 ans seulement, donc, les moins de 65, 17 % sont incapables d'utiliser les outils informatiques et 19 % sont dans une catégorie jugée très faible. Alors, je la mets en garde. Chez les moins de 65 ans, 36 % de la population a un déficit de littératie numérique.

J'aimerais savoir... On apprenait par... en vérifiant la revue de presse, que l'actuel PDG de la SAAQ était anciennement secrétaire du Conseil du trésor. Est-ce que, du point de vue de ses anciennes fonctions, les voyants étaient au vert pour le déploiement de SAAQclic, considérant que c'est quand même un investissement de 458 millions de dollars?

**M. Ducharme (Éric) :** Excusez, pouvez-vous reprendre...

**M. Grandmont :** Oui. Je demandais... En fait, vous... Le nouveau PDG... L'actuel PDG était anciennement secrétaire du Conseil du trésor. Est-ce que, de son point de vue de bon gestionnaire, les voyants étaient au clair pour... étaient au vert pour déployer SAAQclic, un investissement de 458 millions de dollars?

**M. Ducharme (Éric) :** Pour l'avoir déployé en février dernier, bien, c'est très difficile à dire. Après, je lis les notes qui ont été présentées, tout en ayant l'information de ce qui s'est passé. Ça fait que, je pense, c'était difficile à... A priori, ils avaient des hypothèses, par rapport au nombre de personnes qui allaient utiliser les services numériques, qui étaient beaucoup trop élevées par rapport à ce qui s'est passé dans les premières semaines, aussi, au niveau des employés, la vélocité et la capacité de répondre à l'ensemble des clients qui étaient là, et il y a eu des pannes de système dans les deux premières semaines. Donc, toutes les hypothèses se sont avérées non réalisées, ce qui a amené le délai d'attente et qui a amené la problématique, là, qui a été vécue.

**M. Grandmont :** De votre... de son... de sa perspective et de son expertise, est-ce que l'actuel PDG considère que les choses auraient pu être faites différemment? Et, si oui, qu'est-ce qu'on aurait pu faire mieux?

**M. Ducharme (Éric) :** Bon, je pense que les mesures de mitigation auraient pu être augmentées en termes d'être certains d'avoir assez d'employés sur place pour permettre de répondre à une demande si jamais les systèmes... ou si jamais il y avait une problématique par rapport à la livraison des services. Puis on le voit, avec les employés en place qui acceptent de faire des heures, de prolonger... de travailler le samedi, avec les mandataires aussi qui en font plus, l'embauche de personnes, qu'on est à baisser l'attente dans les centres. On est revenu à un 20 minutes et moins. Donc, il aurait fallu... mais c'était très difficile, je vous... pour les équipes en place de penser que ça pouvait arriver.

**M. Grandmont :** Effectivement, mais l'actuel PDG parle de mesures de mitigation par des choses qui ont été faites après. Qu'est-ce qui aurait pu fait... qu'est-ce qui aurait pu être fait avant pour mieux prévenir ce genre de situation?

**M. Ducharme (Éric) :** Bien, je pense que l'embauche d'employés, de prévoir plus de monde, s'il y avait des enjeux, était un élément qui aurait pu être fait, de mettre plus de gens, parce qu'il y en avait eu, de la formation. Les gens... C'est peut-être juste... Je pense, c'est un manque de personnel. Aussi, peut-être qu'au niveau de l'utilisation du numérique aussi, plus de publicité. Il y a eu quand même une réduction d'à peu près de moitié d'utilisation du numérique dans les premières semaines pour pouvoir faire des transactions, là, par rapport au nouveau système, mais ça s'est résorbé depuis.

**M. Grandmont :** C'est intéressant.

**M. Ducharme (Éric) :** Même chose pour les gens qui... les services dans nos points de service.

• (16 h 10) •

**M. Grandmont :** Parfait. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Merci à tous pour cette intervention. Je cède maintenant la parole, pour un deuxième bloc de 21 min 30 s, au député de l'Acadie.

**M. Morin :** Merci. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Jacques) :** ...dans le fond, vous avez transmis les documents. On en a pris connaissance. Les documents sont déposés sur Greffier aussi. Donc, merci pour les dépôts.

**M. Morin :** Merci. Merci, M. le Président. Ma prochaine ou mes prochaines questions sont pour Mme la ministre, M. le Président. Quand on vous a fait des exposés sur la transformation numérique qui allait être faite à la SAAQ, est-ce que, par la suite, vous en avez discuté au Conseil des ministres?

**Mme Guilbault :** Je pense que mon collègue est peut-être au courant que les discussions qui ont cours au Conseil des ministres sont confidentielles.

**M. Morin :** Ah! mais, M. le Président, je n'ai pas demandé la teneur ou le contenu de la conversation. J'ai demandé s'il y avait eu une conversation.

**Mme Guilbault :** Bien, dire ou non si un sujet est abordé au Conseil des ministres, quant à moi, transgresse le concept de confidentialité des échanges au Conseil des ministres.

**M. Morin :** Bien. Merci, M. le Président. Quelle formation a été donnée aux employés de la SAAQ avant la mise en oeuvre du projet de transformation, M. le Président?

**Mme Guilbault :** Je propose de céder la parole puisque ça s'est fait avant mon arrivée.

**M. Morin :** Alors, il n'y a pas de consentement. Mme la ministre devrait répondre. Ce sont... Elle est responsable de cet organisme.

**Mme Guilbault :** Il y a eu 55 000 heures de formation, qu'on me dit, aux employés. Ah! attendez, j'ai un document ici. Au cours des six derniers mois, et ça, c'est en date du 1er mai, donc, c'est ça, au-delà de 55 000 heures. Le plan de préparation comportait trois phases : préparation, formation, rafraîchissement. Donc, c'est ça, formation de superutilisateur, c'est vrai, ça, c'est intéressant. Il y en avait, dans les succursales où je suis allée, des gens qui étaient là depuis le tout début, donc, qui ont participé presque à l'élaboration puis à la correction de plusieurs choses dans le système, si bien qu'ils étaient devenus un peu des conseillers pour les autres personnes qui étaient formées puis qui avaient, des fois, des petits enjeux d'utilisation au jour le jour.

**M. Morin :** Donc, vous avez 1 000 employés. Il y a eu 55 000 heures de formation de données, donc 55 heures par employé, donc environ, quoi, une semaine et demie de travail par employé, et ça s'est échelonné comment, cette formation-là? Ça a été donné par blocs? Comment ça a été organisé?

**Mme Guilbault :** Bien là, vous voyez, phase I, préparation, phase II, formation sur six semaines, à raison d'une journée par semaine, qui était à... qui a été privilégiée pour favoriser une montée en compétence graduelle et être le plus près possible du déploiement, ce qui va dans le sens d'avoir ça frais en mémoire, diffusion de trousse préparatoire avant chaque semaine de formation, diffusion des formations par des superutilisateurs aux employés de la société, environ 37 heures pour les préposés en service à la clientèle comptoir, environ 18 heures pour les préposés en service à la clientèle téléphone. Les préposés en service à la clientèle téléphonique ont aussi reçu une formation sur l'accompagnement des clients à utiliser SAAQclic, et, tout au long du parcours de formation, le niveau de confiance des apprenants a été évalué de façon hebdomadaire, pour atteindre 94 % la dernière semaine de formation... sentiment d'être en mesure de réaliser ses tâches dans le nouveau système.

**M. Morin :** Donc, si je comprends bien, avez-vous eu, dans l'évaluation qui a été faite lors de la formation des employés, un retour des commentaires à l'effet que le système pouvait ne pas fonctionner ou sous... ou si tout était parfait dans le meilleur des mondes?

**Mme Guilbault :** Bien, une formation adéquate des employés était un des critères pour aller de l'avant avec le déploiement. Puis, juste en complément, tantôt, j'ai listé des choses, mais il manquait la phase III, rafraîchissement de quelques heures chaque semaine, totalisant une douzaine d'heures, en janvier et février 2023, pour maintenir la montée en compétence et approfondir certains sujets.

**M. Morin :** Puis avez-vous obtenu une rétroaction de la part des employés? Est-ce qu'il y a des indicateurs qui vous montraient que ça... il y a des éléments qui n'allaient pas fonctionner ou si tout était parfait?

**Mme Guilbault :** Bien, on me dit que, dans cette période de janvier et février 2023, puis on se rappelle que le «shutdown», comme on dit, mais il faudrait que je me trouve un mot en français, l'arrêt, la fermeture...

**M. Morin :** La fermeture.

**Mme Guilbault :** ...a eu lieu du 27 janvier au 20 février, donc, et là le sentiment de confiance du personnel en vue du déploiement a été mesuré de façon hebdomadaire et oscillait entre 7,5 et 8,2 sur 10. Je l'avais ici.

**M. Morin :** Bien. Maintenant, aujourd'hui, quel est l'état de santé de vos employés après ce qu'ils ont connu, avec tout le stress qu'ils ont vécu? Est-ce que c'est une chose que vous avez mesurée?

**Mme Guilbault :** Bien, M. le Président, je proposerais de laisser le PDG répondre. Ça devient un peu absurde. À l'évidence, ce n'est pas moi qui gère ces aspects-là directement, là, et il est là, à côté de moi, puis il me dit quoi dire. Pourquoi on ne le laisse pas parler?

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'il y a consentement, M. le député de l'Acadie?

**M. Morin :** Pour cette trame de questions là, je vais consentir, M. le Président.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Merci. M. le PDG.

**M. Ducharme (Éric) :** Bien, on a un plan d'action, là, pour... actuellement, là, pour s'assurer que le personnel... puis le personnel, pour moi, là, c'est une priorité, comme la clientèle. Je pense, c'est ça, dans l'ensemble de ma carrière, que j'ai voulu appuyer, autant le service à la clientèle que le personnel. Je veux que ça soit ça aussi à la SAAQ pour ce qui s'en vient. Donc, j'ai demandé un plan d'action auprès des ressources humaines pour... On a envoyé des messages. Il y a des gens qui sont responsables, dans tous les secteurs, pour faire le suivi des employés, s'il y a des craintes, s'il y a des... de façon à ce qu'il y ait un support, et on est à mesurer ces éléments-là, et on veut, bien, à la sortie de la période actuelle, bien, faire un suivi, là, encore plus approfondi avec l'ensemble des employés. D'ailleurs, j'en profite pour les remercier. Ils font un travail exceptionnel.

**M. Morin :** Est-ce que vous avez un plan d'action bien défini et est-ce que vous pouvez déposer ce plan d'action?

**M. Ducharme (Éric) :** J'ai vu le plan d'action, là. On pourra... Je ne l'ai pas avec moi, mais on pourrait le déposer, là, pas aujourd'hui. Bien, en tout cas...

**Le Président (M. Jacques) :** Vous vous engagez à transmettre les documents à la commission?

**M. Ducharme (Éric) :** On va s'engager à le déposer, là. Je l'ai autorisé la semaine dernière.

**M. Morin :** Merci, M. le Président. Est-ce que les syndicats ont été consultés quand vous avez mis en oeuvre ce plan d'action là, pour s'assurer de l'état de la santé des employés?

**M. Ducharme (Éric) :** Oui, et j'ai également eu une rencontre avec l'ensemble des syndicats la semaine dernière. On appelle ça un CMOT, où on a discuté avec eux un peu de ma vision de voir où... eux, leurs demandes, c'était quoi, les enjeux qu'on vivait dans la période actuelle. Bon, les discussions étaient très positives. Donc, ils étaient même en appui à nous par rapport à l'ensemble de la situation qu'on vit, et je les en... je les remercie.

**Mme Guilbault :** ...quelque chose là-dessus?

**M. Morin :** Bien sûr.

**Mme Guilbault :** Parce qu'avant l'arrivée de l'actuel PDG, c'est ça, là, on a travaillé... parce que moi aussi, je voudrais juste dire un mot de remerciement aux syndicats, parce que ça s'est fait un peu sans tambour ni trompette,

mais on a réussi à ouvrir un peu plus les fins de semaine, à un moment donné, grâce à la collaboration des syndicats, parce qu'on voulait avoir plus d'ouverture. Alors, je le dis en toute équanimité, mais merci.

**M. Morin** : Merci. Merci, M. le Président. Maintenant, j'imagine, Mme la ministre, que, pendant toute cette période-là, il y a eu du temps supplémentaire. Est-ce que vous connaissez le coût du temps supplémentaire que ce projet-là a généré?

**Mme Guilbault** : Oui, on le connaît ici, à mes côtés.

**M. Morin** : Alors, j'aimerais avoir le coût, s'il vous plaît, M. le Président.

**M. Ducharme (Éric)** : On est, jusqu'au 27...

• (16 h 20) •

**M. Morin** : Alors, je vais consentir, M. le Président, à ce que le directeur général puisse répondre.

**Le Président (M. Jacques)** : J'avais compris que vous aviez consenti.

**M. Ducharme (Éric)** : Au 27 avril, donc, vendredi dernier... non, jeudi dernier, on est à 1,2 million en temps supplémentaire des autres employés, puis, pour ce qui est des heures... l'élargissement des heures d'ouverture, donc le temps supplémentaire des préposés, les blitz de photos de fin de semaine, les primes de fin de semaine, on est à 1,4 million. Donc, la somme des deux, 2,6 millions.

**M. Morin** : Je vous remercie. Maintenant, je comprends, M. le Président, qu'à la SAAQ il y a également des mandataires. Donc, est-ce que les mandataires ont également participé au projet de transformation numérique?

**M. Ducharme (Éric)** : Oui.

**M. Morin** : Et quelle formation leur avait été donnée?

**M. Ducharme (Éric)** : Même que les employés.

**M. Morin** : Parfait. Maintenant, pour Mme la ministre, compte tenu des difficultés de la réforme numérique, des enjeux d'expertise à l'interne, pourquoi vous n'avez pas opté pour une transformation par étapes, c'est-à-dire commencer par une région ou un type d'utilisateur et voir si le système allait bien travailler et permettre la transformation?

**Le Président (M. Jacques)** : Mme la ministre.

**Mme Guilbault** : Oui, bien, comme ça a été dit tout à l'heure, ce n'était pas possible, d'un point de vue informatique, d'y aller par étapes et de conserver... d'implanter le nouveau système en conservant l'ancien système en parallèle, mais les raisons purement informatiques de ça, personnellement, je ne suis pas en mesure de l'expliquer. Alors, soit on me dit quoi dire ou je peux passer la parole à une personne qui le sait parce que c'est de l'expertise informatique pure, là.

**M. Morin** : Bien, alors, si quelqu'un peut répondre à la question, j'apprécierais, M. le Président.

**Le Président (M. Jacques)** : M. Ducharme.

**M. Ducharme (Éric)** : Bon, jusqu'à présent, dans CASA, là, qui est le nom du Carrefour des services d'affaires, là, donc, la numérisation de l'ensemble de la transformation organisationnelle de la SAAQ, il y a eu la livraison 1 qui a été faite en 2019, qui a été faite morceau par morceau, mais c'est tous nos systèmes internes, ressources financières, matérielles, ressources humaines, qui ont été faits morceau par morceau.

Par ailleurs, pour ce qui est du portail Web, l'ensemble de nos activités avec l'externe depuis qu'on est en... que la... depuis 2011 que c'est réfléchi, comment la transformation de nos systèmes vont se réaliser, jusqu'en 2022, il y a eu des rapports d'experts. Quand on est allé en appel d'offres, il y a eu deux firmes, au niveau du dialogue compétitif, qui ont été retenues pour aller plus loin dans l'appel d'offres. Ça fait que tous les experts qui étaient dans ces firmes-là, tout le monde a déterminé, et a dit, et on a même validé, par la suite, qu'on ne pouvait pas y aller par bloc, par région, par type de service, parce que tout était imbriqué, qu'il n'y avait pas de dossier client, que la journalisation n'existait pas, que la transaction... On récolte, là, plusieurs milliards par année, là. Je pense, c'est de l'ordre de 4 milliards. On doit avoir un suivi de toutes ces transactions-là, et, d'y aller en morceau par morceau, c'était impossible.

Bon, à ce sujet-là, puis peut-être aussi par rapport aux autres questions qu'on a eues, avec le conseil d'administration, avec le MCN aussi, on a donné un contrat d'audit par rapport à l'ensemble des décisions qui ont été prises, pour aller de l'avant, aussi voir les problématiques qu'on a vécues, auraient-elles pu être évitées, qu'est-ce qui aurait pu être fait aussi différemment, et, également, au niveau de l'authentification numérique, est-ce que c'est les bonnes solutions qui ont été prises. Donc, ce mandat-là a été donné à PricewaterhouseCoopers, et on s'attend à un rapport dans les... d'ici l'été prochain.

**M. Morin** : Alors, M. le Président, est-ce que Mme la ministre peut s'engager à rendre publique l'intégrité de ce rapport?

**Le Président (M. Jacques)** : Mme la ministre.

**Mme Guilbault** : Bien, je m'engage à ce qu'on rende publiques les principales conclusions, mais on va se donner le droit de le voir d'abord, et ensuite on verra, mais, chose certaine, on rendra publiques au moins les conclusions du rapport.

**M. Morin** : Alors, M. le Président, évidemment, ma question ne visait pas à savoir si le gouvernement allait en prendre connaissance avant, cela va de soi, c'est normal, mais je réitère ma question. Je pense qu'avec ce que les Québécois et les Québécoises ont vécu, avec ce que ça coûte, parce que, là, on a parlé uniquement du temps supplémentaire des employés, 2,6 millions, il va y avoir d'autres dépenses... je pense que la population du Québec est en droit d'avoir accès à l'intégrité du rapport pour... en toute transparence. Je pense que c'est un minimum pour le gouvernement. Alors, je vais répéter ma question. Est-ce que Mme la ministre peut s'engager à rendre ce rapport public?

**Mme Guilbault** : Bien, moi, je suis toujours favorable à rendre les choses publiques. Je pense que j'en ai fait la démonstration le 20 avril dernier, quand j'ai rendu public tout... à peu près tout ce qui existe sur le troisième lien. Tout ce que je dis, c'est qu'en n'ayant pas vu le rapport, pour l'instant, je nous garde un certain droit de réserve. Je verrai le contenu, mais je m'engage à rendre public tout ce qui peut être rendu public.

**M. Morin** : J'ai pourtant posé plusieurs questions ce matin à Mme la ministre sur le coût de sa nouvelle mouture du troisième lien, puis le document qui a été rendu public, le chiffre est caviardé. Donc, rendre public pour rendre public, j'aimerais entendre autre chose, mais, bon, prochaine question. Combien avez-vous de roulottes ou d'unités mobiles qui sont présentement en service? Ces roulottes-là ont été mises en service pour améliorer le service aux citoyens. Combien en reste-t-il et combien ça a coûté?

**Mme Guilbault** : Il y en a deux. Les deux sont situées à la succursale Henri-Bourassa.

**M. Morin** : Il y en a deux dans tout le réseau, M. le Président?

**Mme Guilbault** : Oui.

**M. Morin** : Et quel a été le coût?

**Mme Guilbault** : 46 000 \$.

**M. Morin** : Parfait. Merci. Maintenant, M. le Président, quelle assurance la ministre peut-elle donner aux Québécois et aux Québécoises que la situation ne se reproduira plus?

**Mme Guilbault** : Bien, qu'elle se... c'est sûr que, là, l'implantation, elle est faite, là. Donc, je ne dis pas que le pire est derrière nous nécessairement, mais, en même temps, ça fait juste s'améliorer en ce moment, dans le sens où on est en correction de bogues dans le système. Il y a de plus en plus de gens qui s'inscrivent à SAAQclic. Encore, tout à l'heure, je parlais à un collègue élu, que je ne nommerai pas, mais un collègue élu qui me disait : Je veux déremiser ma roulotte, je suis allé au bureau de la SAAQ, puis là, après ça, je me suis... je vais l'essayer sur SAAQclic, et ça a pris 15 minutes, incluant son inscription au SAG.

Alors, tu sais, graduellement, les gens vont faire ça en ligne, donc, mais c'est surtout qu'on contrôle beaucoup mieux... Tu sais, quand je suis arrivée vraiment dans le dossier, là, tous les jours, comme je disais à mon retour d'Europe, là, et que je me suis aperçue qu'on ne savait pas ce qui se passe dans les deux tiers des points de service parce que c'étaient des mandataires, on disait : C'est sous contrat, ils s'en occupent eux-mêmes, on ne sait pas trop ce qui se passe là, ça, ça faisait partie du problème. C'est difficile de contrôler ce qui se passe quelque part quand tu ne sais pas ce qui se passe quelque part.

Donc, à partir du moment où on a défini des indicateurs, qu'on a envoyé des gens... Puis je l'ai fait avec les gens, là, certaines personnes que vous voyez en arrière de moi, tous les jours, au début, sept jours sur sept, en Teams, puis on travaillait, puis ils travaillaient tous les jours pour qu'on envoie, au besoin, des gens de chez nous, de chez la SAAQ, pour aller voir ce qui se passe dans ces endroits-là, essayer de les sensibiliser, les aider quand c'est des endroits problématiques. Les endroits très, très problématiques, où on avait une heure et quelques d'attente de moyenne à chaque jour, bien, on les accompagnait. À un moment donné, on a suspendu temporairement du service à certains endroits.

Alors, on a régularisé la situation. C'est ce qui nous a permis de passer des files d'attente qu'on voyait un peu trop souvent à des temps d'attente... Là, je cherche ma feuille, mon ami, ici, qui m'a fait... mais donc on est autour de 20 minutes en moyenne, là. Tu sais, on se rapproche des temps d'attente... Dans la DSC, c'est 30 minutes, je pense, d'ailleurs. Donc, dans la déclaration de services aux citoyens de la SAAQ, indépendamment de l'implantation du nouveau système, c'était 30 minutes. Donc, on est dans des temps qui respectent la déclaration de services aux citoyens. Pour moi, c'était essentiellement ça, l'objectif, qu'on se ramène à des temps normaux. C'est sûr qu'il y a des situations, des fois,

d'exception. Des gens qui ont des problèmes, on en reçoit encore dans nos bureaux de circonscription. On transmet à la SAAQ. Le travail est fait, on corrige diverses choses, mais, au net, ça s'améliore.

**M. Morin :** Alors, M. le Président, parmi les problèmes qui ont été soulevés très récemment, puis on l'a vu dans les journaux, il y a les noms de famille des femmes mariées qui font déraiper le système SAAQ clic. Alors, quelles sont les mesures que vous avez mises en place pour que le système puisse répondre à ces demandes?

**Mme Guilbault :** Je propose de laisser quelqu'un répondre sur la correction de cet enjeu-là précis.

**Le Président (M. Jacques) :** ...le consentement?

**M. Morin :** Alors, je consens, M. le Président.

**Le Président (M. Jacques) :** M. Ducharme.

• (16 h 30) •

**M. Ducharme (Éric) :** Oui. Le problème, il est identifié, là, vous l'avez très bien expliqué, c'est des enjeux par rapport aux banques de données de la Régie de l'assurance maladie, où les gens n'ont peut-être pas la même... le même nom, ou le même prénom, ou les... un tréma entre... ou un tiret entre deux noms par rapport à ce qui est dans les systèmes de la Société d'assurance automobile. On est en discussion avec le MCN. Il y a des rencontres depuis quelques jours, j'ai même discuté avec mon vis-à-vis hier, pour qu'on tente de régler le tout dans les prochaines heures ou d'ici une semaine. Entre-temps, bien, les gens peuvent venir dans nos bureaux à la société d'assurance, dans nos centres de services, ou encore avec Services Québec, mais on veut trouver une solution plus simple que ça, avec une vraie démarche, et de trouver, là... de respecter, par ailleurs, le niveau d'authentification, la sécurité de nos systèmes. Je pense, c'est quand même... On ne veut pas relâcher des hypothèses. Donc, on travaille, là, activement, les équipes, à une solution.

**M. Morin :** Merci. Merci, M. le Président. Maintenant, dans votre tableau de bord de la performance qu'on peut consulter, vous avez des cibles qui sont non atteintes. J'ai une question pour Mme la ministre. D'abord, le taux de satisfaction de la clientèle à l'égard de l'accompagnement, ce n'est pas atteint. Je ne sais pas si Mme la ministre est au courant, M. le Président. Que va-t-elle faire pour améliorer le tout? Et vous avez également deux indices, un indice de satisfaction globale de la clientèle, qui est non atteint, et un indice de satisfaction de la clientèle diversifiée, qui est non atteint, et quelle est la distinction entre les deux? Merci, M. le Président. Alors, je vais attendre la réponse.

**Le Président (M. Jacques) :** ...M. le député de l'Acadie. Ceci termine votre bloc d'intervention.

**M. Morin :** Est-ce que Mme la ministre peut répondre? Non?

**Le Président (M. Jacques) :** Et je cède maintenant la parole au député de Camille-Laurin, pour une discussion de 14 min 30 s.

**M. St-Pierre Plamondon :** Merci, M. le Président. C'est un 14 min 30 s que j'apprécie beaucoup. Bonjour, Mme la ministre. Bonjour à tous. Il y a un certain nombre de sujets en matière de transport que je veux aborder.

Le premier, c'est la question du REM de l'Est, et la question... qu'on devrait, en fait, désormais nommer le projet de transport structurant dans l'est, étant donné que le REM de l'Est n'aura pas lieu. En 2018, la CAQ promettait un tramway sur Notre-Dame, qui relierait l'est de Montréal au centre-ville. Donc, on prévoyait, à l'époque, du côté de la CAQ, dédier 1,8 milliard à ce projet et à inclure là-dedans la transformation de la rue Notre-Dame en un boulevard urbain. Donc, en tout, ça coûtait 2,6 milliards.

Or, après l'élection, de manière assez occulte, ce projet-là a été transféré à la Caisse de dépôt, et la Caisse de dépôt a entrepris un tout autre projet, non pas en fonction de l'intérêt de la population en matière de transport, mais en fonction de la maximisation de ses profits, le tout en empêchant la population d'avoir l'heure juste sur le processus qui menait à chaque décision. Donc, c'était un processus très, très occulte et qui a traîné en longueur jusqu'à ce que la CAQ elle-même retire le projet à la CDPQ après qu'on ait dépensé 100 millions de fonds publics pour que la caisse fasse ses études. Et, au passage, la CAQ aura écorché la ville de Montréal en la blâmant pour ces délais-là.

Au même moment, il y a des maires qui, sur la rive nord, se mobilisent pour avoir une part de ce projet structurant. Et, dans la foulée du brouhaha sur le troisième lien, vous avez annoncé, Mme la ministre, que, finalement, la CAQ s'engage, d'ici 2026, à déposer, pas une pelletée de terre, pas un projet, mais un plan sur ce projet de transport, qu'on n'est plus capable de nommer. En fait, on ne sait pas c'est quoi, le nom, parce que ce n'est plus un REM de l'Est. On va l'appeler, pour les fins de la communication, un projet structurant de transport.

Une autre caractéristique aussi troublante de cette évolution-là, c'est que, lorsque la caisse a reçu ce mandat-là, ce qui n'était pas du tout l'engagement électoral de la CAQ en 2018, on aura exclu la STM de la discussion. Or, la STM est aux prises avec des problèmes de financement de ses structures qui sont tellement graves que, de temps en temps, il faut qu'ils ferment les métros. Et on sait que le tracé qui avait été choisi par la caisse a été qualifié par plusieurs experts comme un exercice de cannibalisation des transports déjà existants : elle se collait à la ligne verte pour prendre cette clientèle-là puis faire un profit là-dessus.

Donc, dans ces circonstances-là, j'ai plusieurs questions pour vous. Parce que ce que je comprends, c'est qu'on a trois ans pour refaire un travail correctement. On a déjà mis 100 millions, mais sur des études qui sont erronées à leur face même parce qu'elles étaient en fonction de la caisse, qui voulait faire des profits.

Ma première question pour vous, Mme la ministre : Est-ce que vous pouvez nous confirmer puis nous affirmer solennellement que, présentement, l'ARTM a toutes les coudées franches pour évaluer tous les modes de transport et tous les tracés ou est-elle plutôt tenue à des tracés qui ont été conçus à l'ère de la Caisse de dépôt et qui avaient été qualifiés par certains experts comme une forme de cannibalisation des tracés de la STM?

**Mme Guilbault :** Oui. Bien là, il y a plusieurs choses un peu, disons, hyperboliques dans les propos de mon collègue, mais ramenons ça très factuel, là. Effectivement, ça a déjà été la Caisse de dépôt qui était responsable de ce projet-là. Et, à l'époque, on l'appelait le REM de l'Est. On l'a ramené au sein d'un comité dans lequel siège la STM. Donc, la STM n'est exclue de rien. Au contraire, c'est l'ARTM, mon ministère, la STM et la ville de Montréal qui est sur le comité, comité qui a déposé un rapport. Je suis certaine que le député de Camille-Laurin l'a lu, le rapport qui a été déposé le 18 janvier dernier. Et...

**M. St-Pierre Plamondon :** ...

**Mme Guilbault :** Le rapport intérimaire. Exactement. Et donc, dans ce rapport-là, on fait abondamment référence, là, tu sais, effectivement, aux travaux qui avaient été faits.

Puis, sur les études, il nous dit : On a gaspillé 100 millions en études. Pas du tout. Premièrement, c'est 91, et, deuxièmement, les études, on les a rapatriées dans le comité. Alors, je vous comprends, mais 9 millions, c'est quand même 9 millions, tu sais, avec ça, on peut faire autre chose. Donc, 91 millions, les études de la firme SYSTRA. On les a rapatriées dans notre comité, alors elles ne sont pas perdues, on les utilise. Et donc c'est ça. C'est le projet de référence qui est traité dans le rapport en question pour lequel il y a des...

**M. St-Pierre Plamondon :** ...s'il vous plaît.

**Le Président (M. Jacques) :** Bien, vous avez pris quatre minutes, là. Je pense qu'on essaie de le répartir, le temps, équitablement à tout le monde.

**M. St-Pierre Plamondon :** C'est correct. Je veux juste ramener à ma question, si c'est possible, M. le Président.

**Le Président (M. Jacques) :** Oui. Pas de problème.

**M. St-Pierre Plamondon :** Ma question, là, elle est très, très pointue, là. C'est : Est-ce que l'ARTM a véritablement les coudées franches pour envisager, en ce moment, là, tous les modes de transport et tous les tracés ou est-ce qu'elle est limitée dans les choix de tracés par ces études à 91 millions, comme vous le dites vous-même? Puis c'est ça, ma question.

**Mme Guilbault :** Bien, c'est ce que je suis en train de répondre. Je sais... Si le député a lu le rapport, je dis bien «si», il sait qu'on fait référence au projet de référence. Le projet de référence étant le tracé, effectivement, là, il y avait les trois axes, donc un vers Pointe-aux-Trembles, un vers le cégep et un potentiellement vers Rivière-des-Prairies et il y a le bout dans Mercier-Est qui était problématique. Alors, s'il a lu le rapport, il voit que, dans les quatre recommandations, on continue d'étudier des prolongements vers Laval, vers Lanaudière, on continue d'évaluer la façon d'insérer le REM... bien, le REM, en fait, justement, ce n'est pas forcément un REM, là, on a tendance à l'appeler comme ça, mais donc le futur mode, dans ce bout-là, qui était plus problématique et la manière dont on va le rabattre sur la ligne de métro... sur les lignes de métro au moment où on aura la ligne bleue en fonction, prolongée.

**M. St-Pierre Plamondon :** Très bien. Mais, en termes clairs, ça veut dire que l'ARTM n'a pas les coudées franches pour évaluer d'autres tracés que ceux qui ont été conçus à l'ère de la Caisse de dépôt. Elle doit suivre les embranchements déterminés par la Caisse de dépôt à l'époque. En termes clairs, c'est ça que ça veut dire?

**Mme Guilbault :** Bien, je viens juste de dire qu'on évalue d'autres prolongements potentiels aux tracés. Ça fait que je ne sais pas ce qu'il entend par ne pas avoir les coudées franches, mais dans ma conception, quand tu évalues des tracés hypothétiques que tu n'es pas sûr de faire mais tu as la possibilité de le faire selon le résultat de l'analyse, ce n'est pas d'être limité à quoi que ce soit. Au contraire, c'est d'évaluer des prolongements potentiels.

**M. St-Pierre Plamondon :** En fait... Bon. Je vais passer à une autre question, là. Mais, le sens de ma question, M. le Président, c'est que, normalement, une planification des transports collectifs amène un quadrillage du territoire. Les tracés qui avaient été choisis par la caisse étaient étrangement proches des lignes de métro, avaient été critiqués par plusieurs experts, puis on n'avait pas beaucoup de transparence. Je me contente de la réponse de la ministre, mais c'était le sens de ma question.

Vous me posez la question, Mme la ministre, si j'ai lu le rapport intérimaire. Ça va me faire plaisir de vous en citer une partie pour ma prochaine question. À la page 43 du rapport intérimaire, on lit l'extrait suivant : «L'analyse

et les résultats présentés prendront comme hypothèse que l'exploitant du Projet structurant de l'Est sera différent que celui, historique, du métro de Montréal.» Ça me semble être une phrase assez... Vous avez entendu ma phrase, là?

**Mme Guilbault :** Je suis... C'est parce que moi, il y a 27 pages dans mon rapport.

**M. St-Pierre Plamondon :** En page 43.

**Mme Guilbault :** Je ne sais pas quel rapport le député a eu. On n'a pas la... C'est peut-être la sixième version.

**M. St-Pierre Plamondon :** Oui. Ou c'est peut-être l'annexe.

**Mme Guilbault :** Ah! bien, je n'ai pas les annexes.

**M. St-Pierre Plamondon :** C'est ça. Projet structurant, rapport intermédiaire, 26 janvier 2023, page 43.

**Mme Guilbault :** Bien, je n'ai pas les annexes ici, mais enfin, lisez-moi, puis on va s'arranger avec ça.

• (16 h 40) •

**M. St-Pierre Plamondon :** Je vous lis ma phrase, là : «L'analyse et les résultats présentés prendront comme hypothèse que l'exploitant du Projet structurant de l'Est sera différent que celui, historique, du métro de Montréal.» C'est une phrase assez alambiquée, là, mais, si on traduit, l'exploitant historique, c'est la STM. Est-ce qu'on doit comprendre que ce n'est pas la STM qui va opérer le Projet structurant de l'Est? Et, si oui, qui?

**Mme Guilbault :** Bien, une phrase alambiquée, je veux dire, je ne pense pas qu'il y avait une volonté d'être amphigourique dans cette phrase-là, mais... Ah! bon, je l'ai ici. En tout cas... Mais, de toute façon, le futur exploitant... Tu sais, le rapport intérimaire qui a été déposé en janvier, la prochaine étape, c'est le rapport final en juin dans lequel il va y avoir, entre autres, la fixation du tracé et le choix du mode. Et, par la suite, on sera en mesure d'avancer et de donner plus de détails à mesure que le projet va avancer.

**M. St-Pierre Plamondon :** Mais je vous reviens sur ma phrase. C'est marqué, noir sur blanc, que ce ne sera pas... l'opérateur ne sera pas celui qui est historique du métro de Montréal. Ça, c'est la STM. Donc, si ce n'est pas la STM qui va opérer, c'est qui?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est ce que je vous dis, on va avancer le projet étape par étape.

**M. St-Pierre Plamondon :** Je comprends que...

**Mme Guilbault :** On va le faire intelligemment. Et, au moment où on sera prêts à donner plus d'informations, entre autres, au député de Camille-Laurin, on le fera.

**M. St-Pierre Plamondon :** Est-ce que vous excluez un retour de la CPDQ Infra comme opérateur? Est-ce que ça, on peut l'exclure ou, ça non plus, vous ne le savez pas, à ce stade-ci?

**Mme Guilbault :** À ce stade-ci, on est en train de fixer le tracé et le choix du mode. Pour ce qui est de l'éventuelle conception, construction, éventuelle exploitation, on donnera l'information au moment où on sera prêts. C'est un projet qui est en développement actuellement.

**M. St-Pierre Plamondon :** Donc, vous ne fermez pas la porte à ça?

**Mme Guilbault :** Ce qui est déjà beaucoup mieux que ce que le PQ n'a pas fait à son époque, je dois quand même le rappeler, dans l'est de Montréal.

**M. St-Pierre Plamondon :** Écoutez, en termes de performance, quand on sera en 2026... en termes de performance...

**Le Président (M. Jacques) :** ...à ne pas vous interpeler directement.

**M. St-Pierre Plamondon :** Bien, elle vient de le faire, là. Vous me permettrez de répondre.

**Le Président (M. Jacques) :** ...c'est des deux côtés. Je pense que...

**Mme Guilbault :** Non. J'ai parlé du PQ.

**M. St-Pierre Plamondon :** M. le Président, vous me permettez juste de rappeler que le bilan de la CAQ en 2026, après huit ans, là, sur ce projet-là, ça va être un plan occulte. Donc, je ne sais pas qu'est-ce qui se compare à ça, là, mais je le consigne au procès-verbal.

Est-ce que la ministre peut s'engager à ce que de véritables consultations citoyennes soient réalisées avant cette échéance de dépôt du plan en 2026? Est-ce qu'il y aura des consultations citoyennes ou pas?

**Mme Guilbault :** Bien, il y a déjà des consultations qui sont faites. Ma collègue, ici, siège, d'ailleurs, sur le comité.

**Des voix :** ...

**M. St-Pierre Plamondon :** Je note que la ministre me dit qu'il y a déjà des consultations citoyennes.

**Mme Guilbault :** On cherche les moments. On cherche le...

**M. St-Pierre Plamondon :** Puis c'est dans mon comté, puis moi, je n'en ai pas vu, là.

**Le Président (M. Jacques) :** ...je crois que la ministre essaie de trouver l'information.

**M. St-Pierre Plamondon :** Oui, oui. Je m'adresse à vous.

**Le Président (M. Jacques) :** Oui, essaie de trouver l'information. Si la ministre n'est pas capable de donner l'information sur-le-champ, elle pourra peut-être transmettre l'information... de ce que je comprends.

**M. St-Pierre Plamondon :** OK. Bien, je vais poser...

**Mme Guilbault :** Il y a des consultations qui seront lancées incessamment, on me dit.

**M. St-Pierre Plamondon :** Parfait. Je me... Je vais changer de sujet puisque le temps passe. Le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Est-ce que la ministre peut s'engager... En fait, est-ce qu'elle s'engage toujours? Parce qu'elle a déjà affirmé qu'on aurait terminé les travaux en 2025. On sait que les coûts ont vraiment explosé. On est rendu à 2,5 milliards. Est-ce qu'elle peut s'engager toujours... Est-ce qu'elle s'engage toujours à ce que trois des six voies soient rouverts pour 2025 ou est-ce qu'on sera toujours en construction au tunnel lors des élections en 2026?

**Mme Guilbault :** C'est encore prévu que la fin des travaux ait lieu en 2025.

**M. St-Pierre Plamondon :** Merci. Je parraine une pétition contre un projet assez original en ce moment qui consiste à prolonger le boulevard l'Assomption, ce qui veut dire qu'on va sacrifier un boisé, le boisé Steinberg. Et, ça fait un lien routier de plus dans un contexte de réseaux routiers en milieux résidentiels qui sont déjà très, très denses, très, très surchargés par des camions. C'est lié à Ray-Mont Logistique notamment. Donc, est-ce que la ministre a une position là-dessus? Avez-vous l'intention de vous retirer de ce projet ou de continuer ce projet de prolongement de la rue l'Assomption?

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...d'avoir la bonne information à jour.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Bon. C'est en collaboration avec la ville. Donc, c'est nous qui payons, c'est la ville... mais ça se fait en collaboration avec la ville. Je sais à quoi fait référence le député, mais donc, il y a des discussions avec les gens qui sont en... le groupe de défense du boisé.

**M. St-Pierre Plamondon :** Quelle est la position du gouvernement sur ce projet-là, M. le Président?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est un projet qui est prévu, et donc on travaille en collaboration avec la ville pour le faire avancer, comme c'est le cas dans plein d'autres projets.

**M. St-Pierre Plamondon :** Très bien. Réfection de la rue Notre-Dame. Donc, ça faisait, M. le Président, partie des engagements de la CAQ, comme je le mentionnais tantôt, en 2018. On est désormais en 2023. Ma question est très simple parce qu'il ne s'est rien passé sur le boulevard Notre-Dame : Est-ce que la ministre peut affirmer que la réfection de la rue Notre-Dame ne fait plus partie des engagements et des plans du gouvernement?

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça. C'est que les modifications en lien avec le projet de l'est amènent une réflexion plus large sur les projets qui jouxtaient le projet structurant... de transport structurant.

**M. St-Pierre Plamondon :** Donc, j'en conclus, vu l'absence du projet également au PQI, que ça ne fait plus partie des engagements et des projets du gouvernement.

**Mme Guilbault :** Bien, ça fait partie des nombreux projets qui sont en évaluation. De toute façon, c'est ça, c'est la même chose, on travaille. Ça fait partie des... Tu sais, Il y a beaucoup de projets qui existent un peu dans l'espace-temps, comme je disais ce matin, sans qu'ils soient pour autant au PQI.

**Le Président (M. Jacques) :** ...la ministre. Merci, M. le député.

**M. St-Pierre Plamondon :** Merci, M. le Président. Peut-être une dernière question.

**Le Président (M. Jacques) :** C'est terminé. On va passer maintenant au dernier groupe d'intervention, au groupe du gouvernement, avec le député de René-Lévesque.

**M. Montigny :** ...Président. Alors, j'ai quatre questions dont je vais vouloir, un peu plus tard, aborder, là : les enjeux de sécurité routière, qu'on n'a peut-être pas tant abordés pour l'instant, mais j'aimerais ça qu'on prenne le temps tout à l'heure d'aborder tout ça, je veux aussi aborder, dans mes questions, les initiatives éducatives que mettra en place ou que met en place la Société d'assurance automobile du Québec, mais j'aimerais aussi revenir brièvement sur les services offerts par la Société d'assurance automobile, mais, évidemment, je parlerai de sécurité routière un peu plus tard dans mes questions. Donc, je devrais avoir probablement quatre questions.

Donc, depuis sa création en 1978, là, la SAAQ est au coeur de nombreux enjeux liés à la sécurité routière, à la réglementation des véhicules, à la gestion des risques liés à la conduite automobile au Québec. Notre gouvernement, pour sa part, est responsable de la supervision de la réglementation des activités de la Société d'assurance automobile du Québec, M. le Président. Nous avons un objectif commun, car autant la Société d'assurance automobile du Québec que le gouvernement du Québec ont le but et le désir de promouvoir une conduite responsable, sûre et respectueuse des lois et des normes en vigueur dans l'intérêt de l'ensemble des citoyens du Québec. La conception des routes plus sûres, la mise en place de campagnes de sensibilisation, de surveillance accrue des conducteurs sont des éléments, là, qui contribuent vraiment à atteindre ces objectifs. M. le Président, vous savez, un accident, c'est si vite arrivé, hein? Vous savez, il faut être très prudents, rester attentifs et... pour ne pas le regretter. Comme conducteur, si on se retrouve dans une situation où on a fait un accident, une personne décède, vous savez, on ne peut pas reculer la bande vidéo. On ne peut pas reculer. Ce n'est pas un... Ce n'est pas comme un jeu de société. On ne peut pas reprendre ça. Bien, c'est la vraie vie, et il faut être prudent et garder attention.

Et c'est pour ça qu'on met en place des mesures éducatives. Alors, ma première question, j'aimerais ça voir avec la Société d'assurance automobile du Québec quelles mesures éducatives pourraient mettre... Mais, avant, j'aimerais donner une mention spéciale, vraiment, à la... que j'ai, d'ailleurs, soulignée tout récemment, M. le Président, à la Société d'assurance automobile du Québec. Dans cette optique de sécurité des piétons, la Société d'assurance automobile du Québec va enseigner, va mettre en place la sensibilisation pour enseigner l'ouverture de la portière selon la technique du pivot, cette technique-là qu'on appelle à la hollandaise.

Alors, j'aimerais ça peut-être vous entendre, je vous lance la perche, vous entendre là-dessus pour être capable d'expliquer davantage qu'est-ce que vous pouvez mettre en place pour éduquer, des techniques d'éducation, soit de promotion ou... Peut-être, vous pouvez vous inspirer de cet exemple d'ouverture de la porte à la hollandaise. Alors, soit la question est pour Mme la ministre ou soit pour la Société de l'assurance automobile du Québec.

• (16 h 50) •

**Mme Guilbault :** Bien, je vais peut-être commencer, parce que c'est un sujet qui m'est cher. Puis on a fait une interpellation ensemble, le député de René-Lévesque, qui est aussi mon adjoint gouvernemental, et on l'a fait ensemble avec le député de Taschereau aussi, d'ailleurs, la semaine dernière ou la précédente. Et, sur la sécurité routière, je ne veux pas prendre tout le temps, là, mais, évidemment, il y a déjà la SAAQ, comme le dit si bien mon collègue, la SAAQ, qui a un mandat de sécurité routière, qui fait déjà plusieurs campagnes, qui fait déjà plusieurs actions de sensibilisation, de prévention. On a déjà une stratégie, d'ailleurs : 90 actions, 50 millions.

Donc, c'est ça. Alors, il y a déjà plusieurs choses qui sont en cours. Mais je l'ai dit, peu de temps après que je sois arrivée, malheureusement, il y a eu le décès tragique de la fillette à Montréal, et ça a remis un peu à l'avant-plan... bien, un peu... beaucoup, même, à l'avant-plan la sécurité routière. Puis c'est ça qu'on se disait à l'interpellation, l'importance de maintenir vivantes des conversations sur des enjeux comme ça, la violence, les agressions sexuelles, des choses comme ça, des sujets importants socialement, et qu'il ne faut jamais oublier, et qui, malheureusement, des fois, des incidents, ou des accidents, ou des décès nous rappellent. Alors, ça a été un peu ça avec la sécurité routière.

Et je veux dire aussi là-dedans... parce que je fais beaucoup... j'ai tout mon autre front aussi de la gestion des chantiers, le ménage des cônes orange à Montréal, et tout ça, puis je veux rappeler, puis je l'avais dit à l'interpellation, l'importance aussi de prendre en compte évidemment les enfants aux abords des écoles, évidemment, nos aînés, qui sont surreprésentés dans les décès de piétons, mais toute la question des chantiers, des signaleurs routiers, des travailleurs sur nos chantiers. On sait qu'on a beaucoup de chantiers. Donc, dans tout ce tintamarre-là de chantiers, des fois, il y a littéralement, si vous me passez l'expression, des fous furieux, comme on en a eu un exemple en pleine interpellation, une personne qui a foncé sur un signaleur qui essayait de l'arrêter, et qui, malgré tout, a foncé avec sa voiture sur le signaleur pour le faire reculer pour passer quand même dans le chantier. Donc, c'est des choses évidemment qui n'ont pas de bon sens, alors on veut travailler là-dessus.

L'équilibre. Bien, pour ce qui est des chantiers, du ménage des chantiers, il y a toujours l'équilibre entre : Oui, on est tannés des cônes orange, mais il faut qu'il y en ait quand même assez pour la protection des gens qui travaillent là.

Et juste un mot aussi pour dire... Je parle souvent de... Je fais souvent référence à ma mission en Europe, qui a été écourtée pour revenir pour la SAAQ. Mais, en Europe, entre autres choses, on a beaucoup parlé de transport

collectif, mais on a parlé aussi de sécurité routière. Et ça a été très intéressant là-bas. Et la députée... J'ai rencontré une femme, une élue là-bas qui s'occupe de sécurité routière et qui avait un peu le même discours que moi en disant : Nous aussi, on a vécu des tragédies ici, des choses qui ont remis à l'avant-plan le sujet de la sécurité routière. Donc, juste pour dire que c'est un enjeu. Puis, en France, évidemment, ils sont très avancés dans plusieurs choses, entre autres, en mobilité, mais ils ont le même enjeu que nous, d'être confrontés, des fois, à des choses... Puis la ceinture de sécurité aussi, je disais, c'est des choses qu'on tient pour acquises mais qui reviennent.

Alors, je pense qu'on ne peut pas faire l'économie de cette conversation-là, sociale, qu'on doit garder vivante. Et, malgré qu'il y a déjà des stratégies, des actions en place, des programmes, beaucoup d'aide financière, et tout ça, pour des aménagements urbains, entre autres, pour les aménagements en transport actif, il faut, je pense, ajouter une couche puis prendre ce leadership, comme gouvernement et chez nous, au ministère des Transports et de la Mobilité durable, et avoir un plan d'action qui va être bonifié.

**M. Montigny :** Alors, bien, en fait, ma prochaine question portera sur les dispositifs DCE, là. Ça a fait l'actualité tout récemment, je pense, hier ou avant-hier, mais hier, il y avait un article là-dedans, dans les médias. Puis je reviendrai, si on a le temps, M. le Président, là, sur les enjeux de sécurité routière parce que j'ai d'autres questions là-dessus. Mais allons-y sur les dispositifs.

Le gouvernement québécois oblige, là, depuis le 30 avril, les camionneurs qui transportent des marchandises à plus de 160 kilomètres de leur port d'attache d'avoir, dans leur véhicule, un dispositif de consignation électronique ou DCE, là. Donc, fini, là, les longues heures derrière le volant, les camionneurs du Québec sont désormais tenus d'avoir dans leur véhicule un outil qui comptabilise, là, le temps de conduite. Cette réglementation, là, déjà en vigueur aux États-Unis et dans plusieurs provinces canadiennes, là, c'est vraiment salué, là, par l'industrie, clairement.

Alors, tu sais, vous savez, M. le Président, ma collègue Mme la ministre est bien consciente de cet enjeu-là. Et maintenant, j'aimerais peut-être voir avec ma collègue, là, qu'est-ce qui a été mis en place, comment on met ça en place et comment ça peut améliorer vraiment, là, la sécurité. On le sait, là, moi, vous le savez, je viens d'une région de la Côte-Nord. Hier, je me suis en venu en faisant le détour par Saguenay parce que Charlevoix est impacté. D'ailleurs, je veux prendre le temps de dire à ma collègue députée de Charlevoix—Côte-de-Beaupré comment elle fait un bon travail avec ses... avec nos autres collègues sur place au moment où la période est difficile. Mais les camions, pendant cette période-là... les camions, hier, faisaient tout le tour par Saguenay. Il y avait beaucoup de camions qui étaient stationnés, hier, partout, le long de la route, alors, pour se reposer parce que le trajet était plus long que prévu, donc ils n'avaient pas le choix de se reposer. Et c'est une bonne nouvelle en soi, M. le Président, parce que, quand on est fatigué, il faut se reposer. Et cette mise en place de cette mesure-là permet, justement, d'assurer le repos des camionneurs pour éviter des accidents. Comme je le disais tout à l'heure, ce n'est pas un jeu de société, là. On est dans une vraie... dans la vraie vie, alors on ne peut pas arrêter le jeu puis dire : On recommence. Non. Quand il y a un accident puis il y a un décès de quelqu'un, ça marque des familles, puis c'est tragique. Alors, j'aimerais peut-être entendre ma collègue là-dessus, M. le Président.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci.

**Mme Guilbault :** Bien, mon collègue a tellement raison, là, c'est... malheureusement, c'est irréversible, un décès. Tu sais, c'est ça, on n'est pas dans un jeu de société, on n'est pas dans *Jumanji*, là, tu sais, on est dans la vraie vie, et donc c'est dramatique. Puis c'est pour ça que l'obligation du DCE, c'est vraiment une avancée qui est notoire, qui était très attendue, d'ailleurs. Je parlais ce matin de l'Association du camionnage du Québec, dont j'étais au congrès vendredi dernier. Eux l'attendaient impatiemment. Donc, depuis le 30 avril, maintenant, c'est obligatoire dans tous les poids lourds. Et donc ça va être une bonne chose, à la fois pour s'assurer que les gens, justement, tu sais, contrôlent leurs heures de conduite et donc le respect du Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs, mais, en même temps, globalement, pour assurer davantage la sécurité routière.

Puis, je l'ai dit, on est tous confrontés, les nations, aux mêmes... Tu sais, parce que, comme gouvernement, tu peux mettre toutes les règles, tu peux faire tout ce que tu peux, mais, après ça, il y a l'impatience, il y a la rage au volant, il y a les gens qui, justement, conduisent fatigués, qui ne mettent pas leur ceinture de sécurité, qui parlent au téléphone, qui textent au téléphone, qui choisissent de consommer aussi, sous consommation. Je vous parlais tout à l'heure de la députée que j'ai rencontrée en France et qui me disait un peu, qui nous relatait des histoires, là, c'est ça, des histoires... Entre autres, il y avait une personnalité connue qui était décédée. Et là je ris un peu parce que c'est un peu insensé, cette histoire-là. Une personnalité connue en France qui était décédée, et que ça avait remis toute cette question-là de la sécurité routière au goût du jour, parce que, pour ce qu'on savait des causes et circonstances du décès, il y avait des histoires de consommation là-dedans. On a même découvert des histoires de «cam sex». Et je vous passe les détails, M. le Président, mais c'était une histoire assez rocambolesque, mais qui fait en sorte que, quand une personnalité connue meurt, encore plus que n'importe quel décès, qui est déjà une tragédie à chaque fois, ça remet ça à l'avant-plan.

Et là on se pose tous les mêmes questions, comme élus, et je prends l'exemple de la France parce que c'est là que j'en ai parlé, mais c'est certainement dans d'autres pays : Qu'est-ce qu'on peut faire de plus et de mieux en termes d'encadrement réglementaire, oui, et législatif, mais aussi en termes d'innovation? Puis c'est là que, dans l'interpellation, toujours, on parlait de signalisation innovante, de quelle façon est-ce qu'on peut évaluer. Le DCE dans les poids lourds, bien sûr, c'est une évidence, mais donc il y a tellement de choses qu'on peut et qu'on doit faire. Mais, comme le reste, ça évolue vite, alors on est tous confrontés un peu à ce grand défi là, de la sécurité, dans toutes les nations de la planète.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. M. le député.

**M. Montigny :** Merci beaucoup. Prochaine question. Je vais revenir toute... à la question de la sécurité routière. Alors, lors du récent congrès, l'AQTR, où on était ensemble, j'ai eu le bonheur, là, d'assister, M. le Président, à l'allocution de Mme la ministre, ma collègue disait : «Il faut protéger les piétons, qu'ils soient jeunes ou moins jeunes. Notre gouvernement, les municipalités, les usagers de la route ont tous un rôle à jouer pour assurer une sécurité accrue sur nos routes.» Des belles paroles que je partageais tout à fait. Et la sécurité routière pour tous, madame... Mme la ministre disait : «C'est... J'en fais ma priorité.» Alors, je voulais prendre le temps de souligner ça. Puis elle disait aussi : «Même s'il existe déjà une stratégie de prévention et plusieurs mesures en cours, j'ai décidé que notre gouvernement devrait en faire plus.» Alors, ma question, M. le Président, c'est : Qu'est-ce qu'on fait pour en faire plus?

**Le Président (M. Jacques) :** ...il reste une minute.

**Mme Guilbault :** Bien, un peu ce que j'ai dit, prendre un leadership, le faire avec les municipalités. On fonctionne dans un système où le réseau municipal est géré par les municipalités. On gère, nous, nos 33 000 kilomètres de réseau supérieur. Alors, on le fait avec eux, l'aménagement, c'est un front. Le resserrement des sanctions, la modification du Code de la sécurité routière, tout ce qu'on peut faire, les photo-radars, et tout ça, c'est un autre front. La signalisation innovante, j'en ai parlé, la sensibilisation, on ne s'en sortira pas. Parce que, je l'ai dit, je peux faire, moi... on peut faire tout ce qu'on peut comme gouvernement, toutes les lois du monde, il faut que les gens prennent conscience que, d'abord et avant tout, pour eux-mêmes et pour les gens avec eux, dans la voiture et autour d'eux, quand ils circulent, ils peuvent présenter un danger s'ils n'ont pas un comportement responsable. Donc, de ce point de vue là, la SAAQ est essentielle aussi.

• (17 heures) •

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Merci, M. le député.

#### **Adoption des crédits**

Donc, le temps alloué à l'étude du volet Transports et Société de l'assurance automobile du Québec des crédits budgétaires du portefeuille Transports et Mobilité durable étant presque écoulé, nous allons maintenant procéder à la mise aux voix des crédits. Le programme 1, intitulé Infrastructures et systèmes de transport, est-il adopté?

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté sur division. Le programme 2, intitulé Administration et services corporatifs, est-il adopté?

**Des voix :** ...

#### **Adoption de l'ensemble des crédits**

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté sur division. Finalement, l'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports et Mobilité durable pour l'exercice financier 2023-2024 est-il adopté?

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté sur division.

#### **Documents déposés**

En terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition.

Compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux à mardi le 9 mai 2023 à 9 h 45, où elle entreprendra un nouveau mandat. Merci!

(Fin de la séance à 17 h 01)